W
1914

Der Krieg zur See

1914—1918

Herausgegeben von der Kriegswissenschaftlichen Abteilung
(zugleich Forschungsanstalt) der Marine

Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung

Kurt Aßmann

Vizeadmiral

Mit zahlreichen Karten und Beilagen

Verlag von E. S. Mittler & Sohn / Berlin 1938

Der Krieg in den türkischen Gewässern

Bearbeitet von

Hermann Lorey

Konteradmiral a. D.

Zweiter Band

Der Kampf um die Meerengen

Mit 16 mehrfarbigen Steindruckkarten und 8 Skizzen

Verlag von E. S. Mittler & Sohn / Berlin 1938

Alle Rechte aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.
Copyright 1938 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei, Berlin.

Vorwort.

„Der Kampf um die Meerengen", der zweite Band der Folge „Der Krieg in den türkischen Gewässern", erscheint 10 Jahre nach dem ersten Band, der die Tätigkeit der Mittelmeerdivision schildert.

Mit der Bearbeitung des vorliegenden Bandes war bald nach der Herausgabe des ersten Bandes begonnen worden. Das Manuskript, das sich in der Hauptsache auf die deutschen Quellen stützen mußte, wurde aber noch nicht für den Druck geeignet befunden, weil damals ausländische Quellen zu fließen anfingen. Ihre Auswertung hat unsere Kenntnisse über den Ablauf der Kriegsereignisse wesentlich bereichert und die Bearbeitung nunmehr instand gesetzt, ein abschließendes Bild des großen Kampfes aufzuzeichnen. Als sehr wertvoll erwiesen sich hierbei auch die eingehenden, in einer umfangreichen Dienstschrift niedergelegten Untersuchungen des Vizeadmirals a. D. Kaulhausen über die beiderseitige Minentätigkeit in den türkischen Gewässern, deren Ergebnisse weitgehend im Text verarbeitet worden sind.

Als der Weltkrieg um die Jahreswende 1914/15 auf allen Fronten zu Lande und zur See zum Stellungskrieg erstarrt war, schien der englischen Admiralität der Augenblick gekommen, die englische Seemacht zu einem entscheidenden Schlage anzusetzen, um den Krieg zum siegreichen Ende zu bringen. Dies schien um so notwendiger, als Rußland in seiner Widerstandskraft zu erlahmen anfing und seine Lage zu starken Besorgnissen Veranlassung gab. An seiner Landgrenze durch die Mittelmächte schwer bedroht, war das Russische Reich zur See infolge der deutschen Seeherrschaft in der Ostsee und der Abriegelung des Schwarzen Meeres durch die türkischen Meerengen von den Verbindungen mit seinen Alliierten abgeschnitten. Der nächstliegende Weg, durch Angriff auf die deutsche Stellung in der Nord- und Ostsee dem Kriege die entscheidende Wendung zu geben, wurde in der britischen Kriegsleitung zwar eingehend erörtert, im Hinblick auf die Stärke der deutschen Hochseeflotte aber als zu gefährlich angesehen. Statt dessen reifte der Plan zur Bezwingung der türkischen Meerengen heran, dessen Gefahren mit Recht sehr viel geringer eingeschätzt wurden, von dem man aber ebenfalls erwarten konnte, daß sein Gelingen nicht nur Rußland die erforderliche Entlastung bringen, sondern durch Aufrollen der feindlichen Front vom Balkan her ebenfalls die Niederlage der Mittelmächte herbei-

führen werde. So wurden die türkischen Meerengen, insbesondere die Dardanellen, zu einem der Brennpunkte des Weltkrieges. Die Mittelmächte aber hatten rechtzeitig Vorsorge getroffen, um den erwarteten Stoß auffangen zu können. Es war ein Glück für sie, daß an der Spitze der Verteidigung Männer standen, welche die angesichts der großen feindlichen Überlegenheit sehr schwierige Lage zu meistern vermochten. Konteradmiral Souchon, dessen kühner Entschluß, sogleich bei Kriegsbeginn in Konstantinopel einzulaufen, die in ihrer Haltung zunächst schwankende Türkei zur aktiven Teilnahme am Kriege mitriß — Admiral à la suite v. Usedom, der Chef des schon im August 1914 nach der Türkei entsandten deutschen Sonderkommandos, der von Anfang an in klarer Voraussicht der kommenden Ereignisse die überragende Bedeutung der Meerengen für den Verlauf des Krieges erkannte — General Liman v. Sanders, der umsichtige Führer der türkischen I. Armee, und nicht zuletzt Enver Pascha, der kluge, tatkräftige Vizegeneralissimus des türkischen Heeres, der von vornherein im Bunde mit Deutschland und in der deutschen Hilfe die Rettung seines Vaterlandes sah — sie alle teilen sich, im Verein mit den ihnen unterstellten, mit vorbildlicher Tapferkeit zu Lande und zu Wasser kämpfenden deutschen und türkischen Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften, in das Verdienst des Sieges.

Ihnen allen und der in den schweren Kämpfen erhärteten deutsch-türkischen Waffenbrüderschaft soll die Bearbeitung des „Krieges in den türkischen Gewässern" im amtlichen deutschen Seekriegswerk ein würdiges Denkmal setzen. Dem Zwecke des Seekriegswerks entsprechend sind dabei die Kämpfe zu Lande, das zähe Ringen um den Besitz der Gallipoli-Halbinsel, nur soweit geschildert worden, als es zum Verständnis der gesamten Kriegshandlung erforderlich schien. Während im ersten Mittelmeerbande „Die Mittelmeerdivision" der deutsch-türkische Flottenchef Admiral Souchon als handelnde Persönlichkeit im Vordergrund steht, wird der jetzt der Öffentlichkeit übergebene zweite Band „Der Kampf um die Meerengen" den Admiral à la suite v. Usedom, Chef des deutschen Sonderkommandos und späteren Generalgouverneur der Meerengen, als die Seele der deutsch-türkischen Küstenverteidigung der Nachwelt erkennbar machen.

Mit diesem Bande ist die Folge „Der Krieg in den türkischen Gewässern" des deutschen Seekriegswerks abgeschlossen.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort . . . . . V—VI

Kapitel 1. **Bildung des Sonderkommandos** . . . . . 1—10

Abschluß Bündnis Deutsches Reich—Türkei. — Sperrung der Meerengen durch Minen. — Einlaufen der Mittelmeerdivision. — Anforderung und Bildung des Sonderkommandos. — Erweiterung der Minensperre. — Haltung des türkischen Kabinetts. — Eintreffen des Sonderkommandos in der Türkei. — Seine Stellung der türkischen Wehrmacht gegenüber. — Schwierige Stellung des Chefs der Mittelmeerdivision und des Sonderkommandos. — Würdigung der Persönlichkeiten.

Kapitel 2. **Die Beschaffenheit der Meerengenverteidigung** . . . . 11—19

Dardanellen und Bosporus geographisch gesehen. — Befestigungen der Dardanellen. — Befestigungen des Bosporus. — Sonstige Verteidigungsmittel.

Kapitel 3. **Der Eintritt der Türkei in den Weltkrieg und die ersten Kriegsereignisse** . . . . . 20—33

Übergriff englischer Streitkräfte vor den Dardanellen. — Schließen der Sperrlücken. — Ablehnung des Protestes der Entente. — Admiral Souchon greift russische Küste an. — Der Krieg ist ausgebrochen. — Beschießung der Außenforts an den Dardanellen. — Versenkung „Messudieh". — Untergang „Saphir". — Russische Minen vor dem Bosporus.

Kapitel 4. **Die Vorgeschichte des Dardanellenkampfes** . . . . . 34—45

Griechisches Angebot an England. — Allgemeine Kriegslage Ende 1914. — Russisches Ersuchen um Unterstützung. — Englische Admiralität zieht Unternehmen gegen Dardanellen in Betracht. — Telegrammwechsel mit britischem Seebefehlshaber im östlichen Mittelmeer. — Kriegsrat in London. — Entscheidung für reine Flottenunternehmung.

Seite

Kapitel 5. Der erste Großangriff. — Die Niederkämpfung der Außenwerke . . . . . 46—63

Erster Angriff am 19. Februar 1915. — Außenwerke unter schwerem Feuer. — Neuer Angriff am 25. Februar. — Widerstand der Außenwerke. — Die Niederkämpfung. — Beginn englischer Minensuchtätigkeit. — Eingreifen türkischer Steilfeuergeschütze. — Vorübergehende Landung der Engländer. — Beurteilung der Lage im türkischen Großen Hauptquartier.

Kapitel 6. Der Beginn des Kampfes gegen die Hauptbefestigungen 64—77

Gegensätze in der Auffassung über das türkische Problem zwischen Griechenland und Rußland. — Beginn indirekter Beschießung. Erwiderung durch türkische Linienschiffe. — Behinderung direkter Beschießung durch Steilfeuer. — Auslegen einer Minensperre in der Erenköi-Bucht. — Auslaufen „Timur Hissar" aus den Dardanellen. — Versagen der englischen Minensuchtätigkeit. — Englische Admiralität drängt auf entscheidendes Vorgehen. — Telegrammwechsel mit englischem Seebefehlshaber. — Wechsel im Oberbefehl.

Kapitel 7. Die Entscheidung über Beteiligung der Armee. — Der Befehl für den Flottenangriff . . . . . 78—83

Beschluß zur Entsendung der 29. Division. — Austauschen von Ansichten über Verwendung von Teilen der Armee. — Ernennung Sir Jan Hamiltons zum Oberbefehlshaber. — Der Operationsbefehl des englischen Seebefehlshabers.

Kapitel 8. Die große Schlacht in den Dardanellen . . . . . 84—100

Beschießung der Hauptwerke auf großen Entfernungen. — Eingreifen der Steilfeuerbatterien. — Französische Linienschiffe greifen an. — Untergang „Bouvet". — Eingreifen englischer Linienschiffe. — „Inflexible" läuft auf Mine. — „Irresistible" läuft auf Mine, wird verlassen. — Versuch zur Bergung. — Verlust von „Ocean". — Ergebnis der Schlacht. — Englische Beurteilung.

Kapitel 9. Die Ereignisse nach der Schlacht. — Änderung des englischen Operationsplanes . . . . . 101—108

Verstärkung der Verteidigung auf türkischer Seite. — Russen beschießen Bosporus. — Englischer Entschluß zur vereinigten Flotten- und Armeeunternehmung. — Vernichtung von „E 15".

Seite

Kapitel 10. Die Landung . . . . . 109—125

Operationsbefehle für Flotte und Landungstruppen. — Türkische Verteidigungsvorbereitungen. — Durchführung der Landung. — Schwere Kämpfe bei Sed ul Bahr. — Vorübergehende Landung der Franzosen auf asiatischer Seite. — Unterstützung der türkischen 5. Armee durch die Festung.

Kapitel 11. Russische Maßnahmen gegen den Bosporus . . . . . 126—130

Russische Flotte vor dem Bosporus. — Legen von Minen durch russisches U-Boot. — Türkische Minenräumarbeiten.

Kapitel 12. Der Kampf gegen das Nachschubwesen und der Verlauf des feindlichen U-Bootskrieges . . . . . 131—150

Eindringen feindlicher U-Boote ins Marmarameer. — Australisches U-Boot „AE 2". — „E 14." — Vernichtung „Joule". — „E 11." — Untergang „Mariotte". — Abwehr durch Seeflieger. — Bildung der Küsteninspektion. — Organisation des Oberkommandos der Meerengen. — Gefecht „Tasch Keuprü" gegen U-Boote. — Vernichtung „E 7". — Erbeutung „Turquoise". — Ergebnis des U-Bootskrieges.

Kapitel 13. Die Festung Dardanellen während der Kämpfe des Sommers 1915 . . . . . 151—159

Vernichtung „Goliath". — Abgabe von Geschützen an 5. Armee. — Einrichtung von Beobachtungsstellen. — Operationsbefehl des Admirals v. Usedom. — August-Offensive der Engländer.

Kapitel 14. Die Festung Dardanellen bis zur Räumung der Gallipoli-Halbinsel . . . . . 160—170

Öffnung des Balkanweges. — Englische Erwägung über eine Räumung. — Schwierige Lage der englischen Truppen infolge Herbststürme. — Entscheidung in London über die Räumung. — Gefechtstätigkeit des Intepe-Abschnitts — Räumung der Gallipoli-Halbinsel.

Kapitel 15. Feindliche Minenunternehmungen . . . . . 171—183

Ausbau der Abwehr in den Dardanellen. — Englische Minentätigkeit. — Vernichtung zweier türkischer Kanonenboote im Schwarzen Meer. — Umfangreiche Minentätigkeit der Russen vor dem Bosporus. — Räummaßnahmen seitens der Festung.

Seite

Kapitel 16. Die Ereignisse an den Dardanellen im Jahre 1917 . . 184—192

Nachrichten über neue Angriffspläne. — Verstärkung der artilleristischen Verteidigung. — Lebhafte gegenseitige Lufttätigkeit.

Kapitel 17. Die Ereignisse am Bosporus bis zum Waffenstillstand mit Rußland. Das letzte Kriegsjahr . . . . . 193—216

Weitere russische Minenunternehmungen vor dem Bosporus. — Russischer Aufruf zum Frieden. — Zusammenstellung der deutsch-türkischen Minenräumtätigkeit. — Waffenstillstand mit Rußland. — Vorstoß „Goeben" und „Breslau" aus den Dardanellen. — Kampf um „Goeben". — Vernichtung „E 14". — Tätigkeit der Luftstreitkräfte. — Überlegung über Widerstandsmaßnahmen Sommer 1918. — Abschluß des Waffenstillstands der Türkei mit der Entente. — Heimkehr des Sonderkommandos. — Schlußbetrachtung.

Personenverzeichnis . . . . . 217—218

Sachverzeichnis . . . . . 219—221

Textskizzen und Karten.

Hergestellt von Verw.-Amtmann E. Paschke.

Textskizzen.

		Seite
Skizze 1.	Balkan-Übersichtskarte	6
Skizze 2.	Übersichtskarte Dardanellen—Marmarameer—Bosporus	12
Skizze 3.	Übersichtskarte Schwarzes Meer—östliches Mittelländisches Meer	24
Skizze 4.	Englische Landungsplätze auf Gallipoli (Suvla-Bucht)	115
Skizze 5.	Englische Landungsplätze auf Gallipoli (Sed ul Bahr)	116
Skizze 6.	Kurs des russischen Unterseebootes „Krab" vom 10. bis 11. Juli 1915	129
Skizze 7.	Minenlegen des russischen U-Bootes „Krab" am 10. Juli 1915 und am 31. Juli 1916	177
Skizze 8.	Russische Minensperre vor Sunguldak, gelegt am 16. Juni 1917	195

Karten.

Karte 1. Befestigungen und Minensperren am Bosporus im Jahre 1914.

Karte 2. Befestigungen und Minensperren an den Dardanellen im Jahre 1914.

Karte 3. Russische Minensperren vor dem Bosporus, gelegt in den Jahren 1914 bis 1917.

Karte 4. Die Beschießung der Dardanellen am 19. Februar 1915.

Karte 5. Die Beschießung der Dardanellen am 25. Februar 1915.

Karte 6. Befestigungen und Minensperren an den Dardanellen im Jahre 1915.

Karte 7. Die Dardanellenschlacht am 18. März 1915 (nach deutscher Darstellung).

Karte 8. Die Dardanellenschlacht am 18. März 1915 (nach englischer Darstellung).

Karte 9. Feindliche Sperren vor den Dardanellen nach deutsch-türkischen Beobachtungen im Jahre 1916 bis 1918.

Karte 10. Feindliche Sperren vor den Dardanellen vom Jahre 1916 bis 1918 (nach englischen Angaben).

Karte 11. Befestigungen und Minensperren an den Dardanellen im Jahre 1916.

Karte 12. Befestigungen und Minensperren am Bosporus im Jahre 1915.

Karte 13. Befestigungen und Minensperren am Bosporus im Jahre 1916.

Karte 14. Befestigungen und Minensperren an den Dardanellen im Jahre 1917.

Karte 15. Minensperren im Bosporus im Jahre 1917.

Karte 16. Minensperren an den Dardanellen im Jahre 1918.

Bemerkung: Uhrzeiten = Mitteleuropäische Zeit.

Kapitel 1.

Bildung des Sonderkommandos.

Am 3. August 1914 war zwischen dem Deutschen Reich und der Türkei ein Bündnis geschlossen worden. In diesem sicherte Deutschland der Türkei den bestehenden Besitz zu und erhielt dafür die türkische Waffenhilfe zugesagt. Das Bündnis wurde zunächst streng geheim gehalten und türkischerseits nur von den verantwortlichen Leitern der jungtürkischen Politik getragen. Die Türkei befand sich in einer eigenen Lage. Weite Kreise, namentlich der türkischen Intelligenz, neigten Frankreich zu. Dagegen war England gegenüber die öffentliche Meinung stark entrüstet wegen der Beschlagnahme zweier auf englischen Werften in Bau befindlicher türkischer Großkampfschiffe, deren Baugelder teilweise durch öffentliche Sammlungen aufgebracht waren. Als wesentlichstes Kriegsziel schwebte den jungtürkischen Führern die Befreiung von den Kapitulationen vor. Durch diese hatten die Angehörigen der fremden Staaten eigene Gerichtsbarkeit und Steuerfreiheit. Die Beseitigung dieser, für einen modernen Staat unerträglichen Einschränkungen war für die wirtschaftliche Gesundung und das Ansehen des türkischen Reiches eine wesentliche Vorbedingung. Deutschland hatte sich als einzige Macht bereit erklärt, auf die Kapitulationen zu verzichten.

Als Anfang August sich die ersten Anzeichen bemerkbar machten, daß die kriegerischen Verwicklungen ganz Europa in Flammen setzen würden, beschloß die Türkei Maßnahmen zu ergreifen, ihre Neutralität zu wahren. Dazu wollte sie die Dardanellen und den Bosporus durch Minen sperren, um gegen jeden Versuch einer der kriegführenden Parteien, die Durchfahrt mit Seestreitkräften zu erzwingen, gerüstet zu sein. Die Handelsschiffahrt sollte nur mit Lotsenhilfe möglich sein.

Am 4. und 5. August wurden im Bosporus eine Sperre mit 4 m Tiefeneinstellung, zwei weitere mit 3,5 m Tiefeneinstellung ausgelegt (Karte 1). Die Minenabstände betrugen 50 m. Im ganzen bestanden die Sperren aus 54 Carbonitminen[1]) mit Verbindungsleinen. Auf einer dieser Sperren sank am 6. August ein aus dem Schwarzen Meer ohne Lotsen in den Bosporus einlaufender englischer Dampfer, der das Sperrsignal nicht beachtet hatte.

In den Dardanellen wurden am 6. und 7. August zwei Sperren ausgelegt, und zwar in der Nähe der Sari-Siglar-Bucht (Karte 2). Die eng-

[1]) Minen der Carbonit A. G. in Hamburg.

lische Marinemission[1]) versuchte die Sperrung der Dardanellen durch den Hinweis aufzuhalten, daß die Türkei sich mit keiner Macht in Kriegszustand befinde und die Sperrung den lebhaften Widerstand aller neutralen Mächte hervorrufen würde. Die Sperrung des Bosporus zu hindern, zeigte die Marinemission kein Interesse. Es sprach hier sicher die Überzeugung mit, daß es keineswegs für England wünschenswert wäre, wenn Rußland in den Besitz von Konstantinopel gelangen würde. So war denn auch die Bosporus-Sperrung ordnungsmäßig durchgeführt und versprach Erfolg. Sie schloß an der Ostseite dicht an der Küste an und ließ an der Westseite nur eine Durchfahrt, die gerade für die Bedürfnisse der Handelsschiffahrt genügte. Ein ganz anderes Bild zeigte die Sperrung der Dardanellen. Da die englische Marinemission sah, daß sie die Auslegung der Sperren nicht würde verhindern können, suchte sie diese so unwirksam wie möglich zu machen. Trotzdem die Türken ihren Sperrplan ausführten, unterlagen sie dem englischen Einfluß. Die Minenabstände wurden auf 70 bis 80 m festgesetzt. Konteradmiral Limpus, der Leiter der Marinemission, verlangte eine Tiefeneinstellung von 8 m, wodurch die Sperrung unter dem Einfluß des Stromes völlig unwirksam gewesen wäre. Die türkischen Minenfachleute lehnten dies ab, ließen sich aber dazu bewegen, die Minen auf 4,5 m Tiefe einzustellen, weil man ihnen englischerseits vorstellte, den türkischen leichten Streitkräften, namentlich den Torpedobooten, müsse die ungehinderte Bewegungsfreiheit im Sperrgebiete erhalten bleiben. Die englische Marinemission hatte die Genugtuung, daß auf Grund ihrer Tätigkeit die beiden Sperren jedenfalls Minensuchfahrzeuge nicht gefährdeten. In den Sperren lagen 26 und 22 Carbonitminen mit Verbindungsleinen. Sie waren senkrecht zur Haupteinlaufsrichtung gelegt und ließen auf der europäischen Seite eine Durchfahrt von 700 m frei, auf der asiatischen eine von 400 m. Eine derartige Sperrung war für einen Linienschiffsverband, der die Durchfahrt erzwingen wollte, zumal die Lage der Sperren genau angegeben werden konnte, kein ernsthaftes Hindernis.

Am 10. August 1914 war die deutsche Mittelmeer-Division, bestehend aus dem Großen Kreuzer „Goeben" und dem Kleinen Kreuzer „Breslau" unter der Führung von Konteradmiral Souchon nach glücklich erfolgtem Durchbruch von Messina in die Dardanellen eingelaufen[2]).

---

[1]) Sultan Abdul Hamid (1876—1909) hatte aus Furcht vor Aufruhr und Empörung die Kriegsmarine völlig verkommen lassen. Nach seiner Absetzung im Jahre 1909 wurde zum Wiederaufbau der Marine eine englische Marinemission berufen (siehe Band I, S. 40).

[2]) Der Durchbruch der Mittelmeer-Division siehe „Der Krieg in den türkischen Gewässern", 1. Band. Zitiert „Band I".

Geführt von einem türkischen Torpedoboot passierten die deutschen Schiffe die westliche Sperrlücke. Der Admiral erkannte die Unzulänglichkeit der bisher gelegten Sperren und er besprach sofort nach dem Ankern bei Tschanak mit dem Kommandanten der Dardanellen und dem dort kommandierten Generalmajor Weber von der deutschen Militärmission die Notwendigkeit, eine neue Sperre auszulegen. Diese sollte sich mit ihrem Ostflügel an die asiatische Grenze des Fahrwassers anlehnen und an der europäischen Seite eine 200 m breite Durchfahrt freilassen. Die Sperrlücken der beiden bereits ausliegenden Sperren beabsichtigte er an der europäischen Seite schließen zu lassen, damit die Durchfahrt nur mehr mit Lotsenhilfe auf Zickzackkursen möglich wäre. Der Admiral schlug vor, diesen Entschluß vor der englischen Marinemission geheim zu halten. Diesem Vorschlag wurde von türkischer Seite zugestimmt und die Ausführung sollte erfolgen, sobald das Kriegsministerium den Plan gebilligt hatte. Zur Übermittlung der FT-Nachrichten und zur Überwachung der richtigen Durchführung der geplanten Maßnahmen wurde auf dem vor Tschanak liegenden deutschen Dampfer „Lilli Rickmers" ein Seeoffizier von S. M. S. „Goeben" stationiert. Dem Admiralstab in Berlin meldete der Chef der Mittelmeer-Division, daß er die unzweckmäßig und unzureichend gelegten Minensperren zu verbessern beabsichtige.

Der Befehl zum Auslegen der Sperre wurde von „Goeben" am 14. August durch Funkspruch übermittelt. Die Anordnung, daß die Minenabstände 45 m bei 2,5 m Tiefeneinstellung betragen sollten, wurde zu spät aufgenommen. Die Folge war, daß die Türken an der Tiefeneinstellung von 4,5 m und einem Minenabstand von 50 bis 60 m festhielten. Die neu gelegte Sperre umfaßte 40 Carbonitminen mit Verbindungsleinen. An den folgenden Tagen wurden die östlichen Sperrlücken der beiden alten Sperren geschlossen, so daß diese nur noch auf der asiatischen Seite zu passieren waren. Die Durchfahrt auf Zickzackkursen war nur mit Lotsenhilfe möglich. Des starken Stromes wegen war sie schwierig.

Im ganzen lagen in den Dardanellen 111, im Bosporus 54 Carbonitminen mit 100 kg Sprengladung und Bleikappenzündung. Die noch vorhandene Reserve betrug nur 135 Stück. 300 Minen waren in Deutschland bestellt worden.

Für den deutschen Admiral, der ohne Weisungen aus der Heimat geblieben war, kam es darauf an, die türkische Flotte kampfbereit zu machen, um durch sie verstärkt mit den deutschen Schiffen den Krieg ins Schwarze Meer zu tragen. Er setzte daher am 16. August 1914 auf beiden deutschen Kreuzern die türkische Flagge, ohne dabei die deutschen Kommandozeichen zu wechseln. Die türkische Regierung erklärte amtlich, daß die

beiden deutschen Schiffe durch Kauf in ihren Besitz gelangt wären. Die aus politischen Notwendigkeiten von Admiral Souchon ganz selbständig getroffene Regelung fand nachträglich die volle Billigung der deutschen Reichsregierung und änderte an der tatsächlichen Zugehörigkeit der Schiffe zur deutschen Marine nichts.

Um die deutsch-türkischen Seestreitkräfte erfolgreich verwenden zu können, war es dringend geboten, daß die Verteidigung der Meerengen, der Dardanellen und des Bosporus so sichergestellt war, daß der nunmehrige Chef der osmanischen Flotte ohne Sorge ein- und auslaufen konnte. Später erwies sich, wie richtig dieser Gedanke gewesen war. Der Admiral glaubte dies nur mit Unterstützung durch deutsches Personal erreichen zu können; er erbat daher aus Deutschland, ohne sich mit dem deutschen Botschafter, Freiherr v. Wangenheim, und dem türkischen Kriegsminister ins Einvernehmen zu setzen, auf eigene Verantwortung am 15. August für die Meerengenverteidigung zwei Admirale zur Oberleitung, zehn Seeoffiziere, möglichst viel Geschützführer, Entfernungsmesser, Wachbootsführer, Minentechniker, Signalgäste und außerdem zur Besetzung der türkischen Schiffe Offiziere und Mannschaften. In der Heimat wurde dieser Bitte entsprochen und bereits am 21. August trat das Verstärkungspersonal die Ausreise an. Zum Chef des „Sonderkommandos", wie der neue Verband benannt wurde, wurde Admiral à la suite v. Usedom ernannt. Ihm wurden Vizeadmiral z. D. Merten und Kapitän zur See z. D. v. Kühlwetter unterstellt.

Noch bevor das Sonderkommando ankam, waren von seiten des Flottenkommandos durch Schaffung einer Minensuchdivision für den Bosporus und Arbeiten an den Befestigungen der Meerengen vorbereitende Schritte getan.

Der strategische Plan des Admirals Souchon bestand darin, die Dardanellen zu schließen und ihre Verteidigung mit allen Mitteln zu stärken, um jeden feindlichen Durchbruch verhindern zu können, den Bosporus dagegen zur Ausfahrt in das Schwarze Meer unter gleichzeitiger Sicherung gegen russische Durchbruchsversuche sich zur Verfügung zu halten. Die Maßnahmen hinsichtlich des Minenkrieges bedurften daher einer verschiedenen Behandlung. Die Dardanellen mußten ohne Rücksichtnahme auf die Bewegung eigener Seestreitkräfte so dicht gesperrt bleiben, wie es die Zahl der verfügbaren Minen zuließ. Im Notfalle blieb noch die Möglichkeit, einzelne Torpedoboote unmittelbar unter der europäischen Küste vorstoßen zu lassen. Weitere Sperren auszulegen, solange noch der Handelsverkehr aufrecht erhalten wurde, war bei den knappen Vorräten Materialvergeudung. Der Admiral veranlaßte, daß in Tschanak ein Minenleger bereitlag, um im Notfall die Sperrlücken sofort zu schließen.

Die Sperren des Bosporus mußten so gelegt werden, daß sie eigenen schweren Schiffen die Ausfahrt gestatteten, dem Feind aber den Durchbruch unmöglich machten. Außerhalb der Bosporuseinfahrt mußten zum Ein- und Auslaufen der türkischen Flotte minenfreie Wege geschaffen und unter Aufsicht gehalten werden. Für die Minenverteidigung wurden neue Pläne aufgestellt und für die Freihaltung eines minenfreien Weges bereits am 14. August die Schaffung einer Minensuchdivision angeordnet. Sie wurde einem Offizier S. M. S. „Goeben" unterstellt, der mit dem vorhandenen, aber unzulänglichen Material sich erstmal behelfen mußte, um überhaupt eine Möglichkeit zu haben, die Ausbildung des Such- und Räumdienstes aufzunehmen.

Nach Abschluß des Bündnisses hatte die Türkei mit der Mobilmachung von Heer und Marine begonnen. Es war aber noch nicht abzusehen, wann diese abgeschlossen sein würde. Vor allem waren die Ansichten im türkischen Kabinett, ob überhaupt die letzten Folgerungen aus dem Bündnis gezogen werden sollten, sehr geteilt. Der Großwesir, Prinz Said Halim, war mit dem größten Teil der Minister nicht geneigt, in den Krieg einzutreten. Das Bündnis mit den sich aus ihm ergebenden Folgerungen war türkischerseits in der Hauptsache das Werk des Kriegsministers Enver Pascha und des Ministers des Innern Talaat. Mit aller Vorsicht mußte von ihnen die jeweilige Lage ausgenutzt werden, um ihr Ziel zu erreichen. Sie waren der Überzeugung, daß nur an der Seite der Mittelmächte der Besitzstand der Türkei gewährleistet werden konnte. Mit der Entente zu gehen, war nach ihrer Meinung schon aus der alten Abneigung gegen Rußland unmöglich. Der „Moskow" war der Erbfeind, war es doch seit Peters des Großen Zeiten das Bestreben der Zaren und der russischen Regierung gewesen, Konstantinopel in die Hand zu bekommen und damit die Meerengen zu beherrschen. Ohne sie blieb Rußland im Verkehr mit der großen Welt vom guten Willen der Türkei abhängig. Daß es Rußland bisher nicht geglückt war, dieses Ziel zu erreichen, war nur dem Widerstand der übrigen europäischen Mächte zuzuschreiben, die dem großen Rußland diesen Zuwachs seiner Macht nicht zubilligen wollten. Jetzt, wo England und Frankreich, bisher die Mächte, welche dies in erster Linie verhindert hatten, an Rußlands Seite kämpften, mußte sich die Türkei klar sein, daß es für sie eine Neutralität auf die Dauer nicht geben konnte. Die Entente war auf die freie Durchfahrt durch die Meerengen angewiesen. Denn ohne sie konnte weder dem russischen Bundesgenossen das für ihn so brennend nötige Kriegsmaterial zugeführt werden, noch konnte Rußland seinen Getreideüberschuß den beiden Westmächten zur Verfügung stellen. Wenn auch dieser Umstand von den

maßgebenden Politikern richtig erkannt worden war, blieben doch wesentliche Bedenken bestehen. Diese galten in besonderem Maße der Haltung der beiden wichtigen Balkanstaaten Rumänien und Bulgarien. Rumänien neigte durch den beherrschenden französischen Einfluß der Entente zu und Bulgarien war zu einer endgültigen Stellungnahme nicht zu bewegen. Die außerordentlichen Gegensätze, die jetzt, nachdem der Balkankrieg erst seit einigen Monaten beendet war, unter den Balkanstaaten bestanden, ließen sich nicht ohne weiteres überbrücken. Die Versuche des deutschen Botschafters in Konstantinopel, ein Bündnis dieser beiden Staaten mit der Türkei zu vermitteln, mußten zunächst an den zu großen Meinungsverschiedenheiten scheitern. Selbst ein Besuch Talaats in Sofia brachte die Frage zwischen Bulgarien und der Türkei nicht zur Klärung. Erschwert wurde die Lage in Konstantinopel für die führenden deutschen und türkischen Persönlichkeiten dadurch, daß die diplomatischen Vertreter des Feindbundes nichts unversucht ließen, die maßgebenden türkischen Politiker zu beeinflussen und die Bevölkerung durch bezahlte Umzüge und weitgehende Propaganda für England und Frankreich zu begeistern. Aber auch innerhalb des türkischen Ministeriums blieb die Stimmung uneinheitlich. Während Enver und Talaat von vornherein entschieden und offen auf deutscher Seite standen, mußten der Minister des Äußern Halil und der jugendliche Marineminister Ahmed Dschemal, ein glühender Patriot und Russenhasser, erst noch gewonnen werden. Der bewegliche Finanzminister Dschawid war durch viele Fäden an Frankreich gebunden. Der vornehme, aber sehr zurückhaltende Großwesir, Prinz Said Halim, war zwar kein Gegner der deutschfreundlichen Politik, aber er war für ein aktives Eingreifen nicht zu haben. Er mußte vor die vollendete Tatsache gestellt werden[1]). Für den deutschen Seebefehlshaber war die Lage besonders schwierig, weil neben dem Flottenkommando noch die englische Marinemission des Konteradmirals Limpus ihre Tätigkeit ausübte. Erst allmählich konnte der Marineminister Dschemal Pascha deren Arbeit einschränken und schließlich am 16. September ihre Abreise veranlassen. Es war verständlich, daß unter diesen besonderen Umständen ein heftiges Intrigenspiel der sich bekämpfenden Persönlichkeiten und Parteien stattfand, und daß es der deutsche Botschafter und der deutsche Admiral schwer hatten, die treu auf die Erfüllung der Bündnispflicht hinarbeitenden Männer in ihrem Einfluß zu stärken.

---

[1]) Über das Schicksal der Hauptpersönlichkeiten des türkischen Ministeriums siehe Band I, S. 30/31.

Diese noch völlig ungeklärte politische Lage fand der Chef des Sonderkommandos, Admiral v. Usedom, bei seinem Eintreffen vor. Schon die Ausreise hatte ihm die eigenartigen Verhältnisse auf dem Balkan vor Augen geführt. Der durch Österreich und Ungarn geschlossen geführte Transport mußte an der rumänischen Grenze geteilt werden. Der Wunsch des Auswärtigen Amts, den Transport in kleine Gruppen zu 10 Köpfen aufzuteilen, um möglichst wenig Aufsehen zu erregen, wurde von Admiral v. Usedom abgelehnt, weil diesem die schnelle Durchführung eines größeren Transportes viel eher möglich zu sein schien, als die wiederholte tägliche Absendung kleinerer Abteilungen, deren Reise sich auf mehrere Wochen verteilt und die Aufnahme seiner Tätigkeit in der Türkei verzögert haben würde. Der Transport wurde durch die neutralen Länder so durchgeführt, daß die Hauptstädte des Nachts passiert wurden. Es glückte dies auch ohne besondere Schwierigkeiten. In der Erwartung, bei der Ankunft in der Türkei von den dortigen Dienststellen als hochwillkommene Verstärkung freudig empfangen zu werden, sah man sich allerdings getäuscht. Denn nur wenige waren über die Ankunft in Kenntnis gesetzt worden. Am 29. August traf der Transport in Makriköi bei Konstantinopel ein und wurde dort vom Flottenkommando wahrgenommen und auf dem Dampfer „General" der Deutsch-Ostafrika-Linie eingeschifft. Die Stärke des Sonderkommandos betrug, nachdem die für die Schiffe der türkischen Flotte vorgesehenen Verstärkungen an diese abgegeben waren, 15 Offiziere und 281 Mann.

Nachdem der Chef des Sonderkommandos in Berlin durch den Chef des Marinekabinetts unterrichtende Anordnungen des Kaisers erhalten hatte, erreichten ihn während der Fahrt nach Konstantinopel über den Admiralstab folgende ergänzenden Befehle, die vor allem auch das dienstliche Verhältnis der beiden deutschen Admirale zueinander klarstellen sollten. Es schien dies mit Rücksicht auf den großen Unterschied im Dienstalter beider Befehlshaber wünschenswert zu sein.

„Seine Majestät der Kaiser erwarten von Ihnen Unterordnung unter die politischen Ansichten Botschafters, enge Verbindung mit Admiral Souchon, Seine Majestät betrachtet es als erste Bedingung für erfolgreiches Wirken in der Türkei. S. M. befiehlt ferner:

1. Sorgfältig den Direktiven Rechnung tragen, die Ihnen von Zentralbehörden in Berlin gegeben sind in bezug auf Waffen und Ausrüstung auf dem Wege durch Rumänien, damit es in diesen Ländern keine Schwierigkeiten macht.
2. Die Immediatstellung Souchons bezieht sich auch auf ihm unterstellte türkische Seestreitkräfte und auf das deutsche seemännische und Maschinenpersonal für die türkischen Schiffe.

3. Hinsichtlich der Seeoffiziere, Ingenieure Wunsch Souchons weitgehendst erfüllen."

Als allgemeine Richtlinie hatte Admiral v. Usedom vor seiner Ausreise von Seiner Majestät dem Kaiser die Anweisung erhalten, sich mit seinem Kommando Enver Pascha zur Unterweisung und Unterstützung der türkischen Bedienungsmannschaften in den fast durchweg mit deutschem Geschützmaterial ausgerüsteten Küstenwerken in den Dardanellen und dem Bosporus zur Verfügung zu stellen. Bei der ersten Zusammenkunft mit Enver Pascha am 1. September führte sich Admiral v. Usedom mit dieser Meldung bei dem türkischen Vizegeneralissimus ein. Bei dieser Gelegenheit wurden im Beisein des Kommandanten der Marineetappe, Korvettenkapitän Humann, der in dieser Hinsicht schon weitgehend vorgearbeitet hatte, die Grundlagen des Zusammenarbeitens festgelegt. Das ganze Personal des Sonderkommandos trat unter Beibehaltung des aktiven Dienstverhältnisses in der deutschen Marine zur türkischen Armee über und wurde in türkische Armeeuniform eingekleidet. Die Einreihung in die Armee geschah deshalb, weil die Küstenverteidigung ganz in deren Hand lag. Seeoffiziere, Reserveoffiziere der Matrosen-Artillerie und Mannschaften wurden der schweren Artillerie zugeteilt, Marine-Ingenieure und Torpederoffiziere dem Ingenieuroffizierkorps und der einzige Admiralstabsoffizier Kapitänleutnant v. Janson dem Generalstab. Offiziere und Mannschaften erhielten einen um je eine Rangstufe höheren Dienstgrad, wie dies bei den Angehörigen der deutschen Militärmission der Fall war, im Gegensatz zu den schwimmenden Streitkräften, auf denen das deutsche Personal seine deutschen Uniformen, wenn auch mit der türkischen Kopfbedeckung, dem Fez, und seinen Dienstgrad beibehielt. Die inneren Verhältnisse des Sonderkommandos wurden durch die Umuniformierung nicht berührt, sie blieben ausschließlich in deutschen Händen, ebenso wie die Gebührniszahlung, und zwar diese auf der Grundlage der deutschen Rangverhältnisse. Admiral v. Usedom verzichtete für seine Person auf die Rangerhöhung und ließ sich als General dem türkischen Großen Hauptquartier zuteilen und zum Generalinspekteur der Küstenbefestigungen und des Minenwesens ernennen. Vizeadmiral z. D. Merten wurde mit dem Range eines Generalleutnants zum Delegierten des Großen Hauptquartiers an den Dardanellen, Kapitän zur See z. D. v. Kühlwetter als Generalmajor in gleicher Eigenschaft am Bosporus ernannt. Da die türkischen Festungskommandanten, Oberst Dschewad Bei an den Dardanellen und Oberstleutnant Schefky Bei am Bosporus, angewiesen wurden, den Anordnungen der Delegierten des Großen Hauptquartiers Folge zu leisten, diese aber ihre Befehle von Admiral v. Usedom erhielten, war damit eine Einheitlichkeit der Befehlserteilung und Ver-

antwortung geschaffen, obwohl die unmittelbare Unterstellung der Festungskommandanten unterblieb. Es hat von türkischer Seite auch nicht an Versuchen gefehlt, diese noch verbliebene Unklarheit auszunutzen, in dem Bestreben, die deutsche Führung auszuschalten. Es sind dadurch Reibungen und Hemmungen eingetreten, aber der von Enver Pascha genehmigte Grundgedanke konnte immer wieder durchgesetzt werden.

Wenn Konteradmiral Souchon am 15. August die Herausſendung „von zwei Admiralen für Dardanellen und Bosporusverteidigung zur Oberleitung", wie es in seinem Telegramm nach Berlin lautete, beantragte, so lag es nicht in seiner Absicht, die Zahl der selbständigen deutschen Dienststellen in der Türkei noch zu vermehren. Ihm war in erster Linie daran gelegen, die Meerengenverteidigung durch das in der Heimat so ausgezeichnet vorgebildete Personal der Matrosenartillerie zu verstärken. Sein Gedanke bei der Forderung nach zwei Befehlshabern mit dem nötigen Personal war gewesen, daß ihm als Seebefehlshaber auch das Personal der Küstenverteidigung unterstellt werden sollte und daß die beiden für die Meerengen kommandierten Admirale ihm verantwortlich sein sollten. Bei dem festen Vertrauen, das der Admiral zum Staatssekretär des Reichsmarineamts, Großadmiral v. Tirpitz, hatte, glaubte er mit Sicherheit darauf rechnen zu können, daß seine Forderung auch wörtlich erfüllt werden würde. Sein Telegramm war an die vorgeschriebene Sammelanschrift „Kabstabamt"[1]) gerichtet, und es wurde nun in Berlin vom Marinekabinett und Admiralstab ganz anders verfahren, als der Befehlshaber in Konstantinopel es gewünscht hatte und es ihm militärisch richtig zu sein schien. Es hatten sich bei Ausbruch des Krieges sofort eine Anzahl älterer inaktiver Flaggoffiziere zur Verfügung gestellt, für die das Marinekabinett eine Verwendungsmöglichkeit suchte. So erfolgte die Bildung des „Sonderkommandos" unter dem Admiral à la suite v. Usedom. Konteradmiral Souchon war über diese Kommandierung enttäuscht, entsprach sie doch nicht seinen Wünschen, und er sah in der neu geschaffenen Immediatstelle nur eine Erschwerung für die an sich schon nicht einfachen Verhandlungen mit den politischen und militärischen Stellen der Türkei. Aber auch für die Leiter der türkischen Ministerien und der Obersten Kommandobehörden wurde die Eigenart der Lage durch eine neue hohe deutsche Spitze verschärft. Durch die Entsendung dieses bedeutend älteren, im Range höheren und der Person des Kriegsherrn persönlich nahestehenden Admirals wurden jedenfalls in Konstantinopel Voraussetzungen zu Mißverständnissen

[1]) Kabstabamt war Sammelanschrift für: Marine k a b inett, Admiral st a b und Reichsmarine a m t.

und Eifersucht geschaffen. Wenn es trotz dieser unerwünschten Lage beiden Befehlshabern gelang, nahezu reibungslos und mit wachsendem Vertrauen zusammenzuarbeiten, so beweist dies, daß sie beide als Persönlichkeiten von hohem menschlichen Wert die große militärische Aufgabe, die ihnen das Vaterland stellte, richtig einschätzten.

Eine große Erschwerung der deutschen Arbeit bei dem orientalischen Verbündeten war ferner der Umstand, daß bei Kriegsbeginn vier, später sogar fünf „immediate" Dienststellen vorhanden waren, die also unmittelbar dem Kaiser unterstellt waren. Es waren dies der deutsche Botschafter, der Chef der Mittelmeer-Division, der Chef des Sonderkommandos, der Chef der deutschen Militärmission und später der Generalfeldmarschall Freiherr v. der Goltz. Da jeder dieser fünf Dienststelleninhaber berechtigt war, unmittelbar dem Kriegsherrn zu berichten und davon auch, ohne die andere Dienststelle in Kenntnis zu setzen, weitgehend Gebrauch machte, so traten bald Mißverständnisse in der Heimat ein. Ganz besonders erschwerte auch die Fülle von Privatbriefen, die vom abenteuerlichen Orient-Kriegsschauplatz ausgehend an amtliche und private Personen gelangten, eine einheitliche Urteilsbildung in der Heimat über die politische und militärische Lage um Konstantinopel. Manche bedenkliche Zeichen aus dem Echo der Heimat veranlaßten Admiral Souchon, eine Vereinigung der Berichterstattung der Immediatdienststellen, zum mindesten aber einen offenen Gedankenaustausch über die geplante Berichterstattung vorzuschlagen. General Liman v. Sanders, eine kurz angebundene militärische Kraftnatur, stimmte dem Vorschlag zu, die übrigen nicht. Die Vielheit der Auffassung in den Heimatberichten wurde besonders bedenklich, je ernster die Lage wurde, und erreichte den Höhepunkt, als man in Berlin mit der Hinaussendung erbetener Verstärkungen personeller und materieller Art zögerte, da der Widerstand an den Dardanellen doch nur noch kurze Zeit dauern könne!

Admiral Souchon, seit beinahe 2 Jahren von der Heimat abwesend, empfand im Frühjahr 1915 das dringende Bedürfnis, seine persönliche, auf langer Ortskenntnis beruhende Ansicht im Großen Hauptquartier und bei den Berliner Behörden zur Geltung zu bringen. Da er selbst den Kriegsschauplatz im Orient nicht verlassen konnte, entsandte er im Juli 1915 seinen Stabschef, Korvettenkapitän Busse, in die Heimat zur persönlichen Berichterstattung. Der Erfolg dieses Besuches war, daß sich eine ruhige und einheitliche Auffassung über die seestrategische und politische Lage durchsetzte, welcher Umstand der Intensität der deutsch-türkischen Kriegsführung unbedingt zum Vorteil diente.

Kapitel 2.

Die Beschaffenheit der Meerengenverteidigung.

Gleich nach der Ankunft des Sonderkommandotransportes wurde dieser auf Dardanellen und Bosporus verteilt. Noch am ersten Tage, dem 29. August 1914, ging Vizeadmiral z. D. Merten mit 7 Offizieren, 165 Mann auf dem Dampfer „General" der Deutsch-Ostafrika-Linie nach den Dardanellen in See, während Kapitän zur See z. D. v. Kühlwetter sich am 31. August mit 5 Offizieren, 98 Mann auf dem Dampfer „Corcovado" der Hamburg-Amerika-Linie zur Fahrt nach dem Bosporus einschiffte. Admiral v. Usedom blieb zunächst auf der sofort zurückkehrenden „Corcovado" vor Therapia, dem Sommeraufenthalt des deutschen Botschafters, in ständiger Fühlung mit diesem.

Dardanellen, der Hellespont der antiken Welt, wird die Wasserstraße genannt, welche das Ägäische Meer mit dem Marmarameer verbindet, das seinerseits durch den Bosporus die Verbindung mit dem eingeschlossenen Schwarzen Meer herstellt. Die Straße ist 33 Seemeilen[1]) lang und durchschnittlich 2 Seemeilen breit; an der engsten Stelle bei Tschanak beträgt die Breite nur 1300 Meter; in der Nähe der Einfahrt bei der Erenköi-Bucht ist sie mit 7500 Metern am größten. Die Wassertiefen schwanken von 45 bis 100 Meter. Ein lebhafter Oberflächenstrom von durchschnittlich 1,5 sm Geschwindigkeit läuft im allgemeinen aus dem Marmarameer in das Ägäische Meer; ein Unterstrom setzt als Gegenstrom hinein. In den Engen bei Nagara läuft bei den häufigen Nordwinden ein Oberflächenstrom bis zu 5 Seemeilen. Navigatorisch bietet das Fahrwasser keine Schwierigkeiten, wenn auch einige Untiefen in der Nähe der Küsten vorhanden sind.

Der Bosporus hat eine Länge von 17 Seemeilen, seine größte Breite beträgt 1,5 Seemeilen. Die Wassertiefe schwankt zwischen 37 und 119 Metern. Der Strom setzt im allgemeinen vom Schwarzen Meer in das Marmarameer mit einer durchschnittlichen Stärke von 2,5 Seemeilen; auch hier ist ein Unterstrom als Gegenstrom vorhanden.

Das Marmarameer ist zwischen dem Ostausgang der Dardanellen — Straße von Gallipoli — und Konstantinopel 110 Seemeilen lang. Die Wassertiefen betragen bis zu 1000 Meter; navigatorische Schwierigkeiten sind auch hier nicht vorhanden. Einzelne Inselgruppen sind geeignet, U-Booten als Schlupfwinkel zu dienen.

[1]) 1 Seemeile = 1852 m.

Diese Gewässer zeichnen sich im Frühling und Sommer durch gutes Wetter aus. Im Sommer wehen im allgemeinen nördliche Winde, die bei zunehmender Tagestemperatur sehr lebhaft werden und nachts einschlafen. In dieser Zeit fällt selten etwas Regen und die üppige Vegetation des Frühlings, der als besonders freundlich empfunden wird, beginnt unter der sengenden Sonne zu verdorren. Nur wo künstliche Bewässerung möglich ist, läßt sich der Anbau von Nutzpflanzen ermöglichen. Im Spätherbst und Winter ändert sich die Witterung völlig. Namentlich in den Monaten November bis März herrscht unbeständiges Wetter, und es wehen veränderliche Winde, die sich häufig zu heftigen Stürmen aus nördlichen Richtungen entwickeln. Dann fallen Regengüsse von ungeheurer Stärke, und es herrscht sehr empfindliche Kälte; auch Schneefälle sind dann nicht ausgeschlossen. Aber auch Stürme aus Süden und Südwesten mit klarer Sicht sind in dieser unfreundlichen Jahreszeit nicht selten. Die Schiffahrt ist dann sehr behindert und an den Küsten der Gallipoli-Halbinsel und des Schwarzen Meeres steht schwere Brandung. Dann kann es vorkommen, daß der Oberflächenstrom kentert und in das Marmarameer hinein setzt. Für kleinere Fahrzeuge muß der Verkehr häufig eingestellt werden.

Beide Meerengenfestungen, Dardanellen und Bosporus, waren nur für die Verteidigung nach See zu eingerichtet. Alle Forts und Batterien waren offene, untermauerte Erdwerke mit Traversen zwischen den Geschützen, die sämtlich ohne Schutzschilde waren. Eine Verteidigungsmöglichkeit der Kehle fehlte überall. In der ganzen Seefront standen insgesamt nur vier Schnelladekanonen, je 2 — 15 cm an den Dardanellen und am Bosporus. Alle übrigen Geschütze waren langsam feuernde Kruppsche Küstengeschütze. Nur 22 schwere Geschütze an den Dardanellen und 16 am Bosporus waren 35 Kaliber lang, und nur diese hatten in beschränkter Menge moderne Geschosse und rauchschwaches Pulver. Die übrigen kurzen Geschütze verfeuerten Schwarzpulver und z. T. noch Granaten mit Bleiführung. Als wirksame Träger des Küstenkampfes gegen eine feindliche Flotte auf größere Entfernungen kamen nur die 35,5 cm L/35 und 24 cm L/35 in Frage. Sie feuerten auf 175 und 145 hm, hatten aber an moderner Munition nur 25 Schuß je Geschütz und an alter rund 50 Schuß. Von den anderen Kanonen hatten die 28 cm je 45 Schuß, die 26 cm und 24 cm rund je 85 und die 21 cm rund je 220 Schuß durchweg alte Munition zur Verfügung.

Die Küstenwerke der Dardanellen bildeten für den Kampf nach See zu zwei Gruppen: die Außenbatterien und die Hauptverteidigungswerke

in der Meerenge selbst. Eine dritte innere Gruppe war für die Beschießung durchgebrochener Fahrzeuge gedacht.

Die Armierung war folgende (Karte 2):

Außenwerke:

Asiatische Seite.

Orhanie.
2—24 cm K L/35.

Kum Kale.
2—28 cm K L/22,
2—26 cm K L/22,
2—24 cm K L/22,
1—21 cm K L/22,
1—15 cm K L/26.

Europäische Seite.

Ertogrul.
2—24 cm K L/35.

Sed ul Bahr.
2—28 cm K L/22,
2—26 cm K L/22,
2—24 cm K L/22.

Hauptwerke:

Dardanos.
2—15 cm SK L/40.

Anatoli Hamidie[1]).
2—35,5 cm K L/35,
7—24 cm K L/35.

Tschimenlik.
1—35,5 cm K L/35,
1—35,5 cm K L/22,
1—24 cm K L/22,
1—21 cm K L/22.

Kilid Bahr.

Rumeli Medschidie[1]).
4—24 cm K L/35,
2—28 cm K L/22.

Rumeli Hamidie.
2—35,5 cm K L/35.

Namasia.
2—24 cm K L/35,
2—26 cm K L/22,
5—24 cm K L/22,
7—21 cm K L/22.

Innere Gruppe:

Asiatische Seite.

Anatoli Medschidie.
3—28 cm K L/22,
3—26 cm K L/22,
3—24 cm K L/22,
1—21 cm K L/22.

Nagara.
1—26 cm K L/22,
6—24 cm K L/22.

Europäische Seite.

Degurmen Burnu.
6—24 cm K L/22,
1—21 cm K L/22.

[1]) rumeli = europäisch, anatoli = asiatisch.

Für ein Gefecht auf größere Entfernungen standen also 5—35 cm K L/35 und 17—24 cm K L/35 zur Verfügung. Steilfeuerbatterien fehlten in der Seefront ganz. Behelfsmäßig wurden Steilfeuerbatterien des Heeres verwendungsbereit gemacht. Die Überlegung, daß der Feind, wenn er zur Niederkämpfung der inneren Werke schreiten wollte, in der Erenköi-Bucht manövrieren mußte, weil der größte Teil der Hauptwerke nicht hierher reichte, führte zur Aufstellung von mehreren Batterien auf den umliegenden Höhen der europäischen und asiatischen Seite. Es waren dies das 8. schwere Artillerieregiment zu 6 Batterien, das mit 15 cm schweren Kruppschen Feldhaubitzen bewaffnet war, sowie ein Artillerie-Lehrbataillon mit 2 Batterien zu je 4—15 cm Schnelladehaubitzen. Das 8. Regiment war mit Büffeln, das Lehrbataillon mit Pferden bespannt. Der Abschnitt stand unter dem Befehl des Oberstleutnant Wehrle von der deutschen Militärmission.

Die geringe Breite der Straße ermöglichte es dem Verteidiger, jedes in der Meerenge befindliche Fahrzeug von beiden Ufern her auch mit Geschützen geringerer Reichweite unter Feuer zu nehmen. Die vielfache Gliederung der Ufer bei Kap Kefes, Tschanak und Nagara auf der asiatischen Seite sowie bei Kilid Bahr auf dem europäischen Ufer ließ Verteidigungsstellungen in günstiger Lage zu. Die hohen Ufer gestatteten auf dem schmalen Küstengrad offene und gedeckte Aufstellung der Geschütze. Sie erleichterten die Leitung der Artillerie und boten vorzügliche Beobachtungsmöglichkeiten. Einem eindringenden Gegner dagegen war die Ausnutzung seiner gesamten Feuerkraft nicht möglich. Nahe Kurzschüsse detonierten unterhalb des Ziels und blieben unschädlich, Weitschüsse gingen bei den gestreckten Flugbahnen der Schiffsgeschütze weit über das Ziel hinaus. Bei schmalen Zielen war die Treffaussicht daher nur gering. Andererseits waren für den Verteidiger die toten Winkel unter den Steilufern ein erheblicher Nachteil, der aber dadurch gemildert wurde, daß sie vom gegenüberliegenden Ufer aus unter Feuer genommen werden konnten.

Einem vor der Einfahrt stehenden Gegner gegenüber war die Lage für den Verteidiger nicht so günstig. Der Feind war bei einer Beschießung an keine bestimmten Kurse gebunden. Er konnte die überlegene Kampfkraft und Reichweite seiner Geschütze zum Tragen bringen und seine Stellung so wählen, daß die Befestigungen ihm nicht gefährlich werden konnten. Die Hauptwiderstandskraft befand sich in der Enge bei Tschanak.

Die leichten Batterien zur Verteidigung der Minensperren waren weder in bezug auf ihre Aufstellung noch auf ihr Material modern. Flugzeugabwehrgeschütze fehlten. Die wenigen Scheinwerfer waren von verschiedener Bauart und nicht voll gebrauchsfähig. Es waren Apparate von Siemens-Schuckert sowie englische, französische und italienische Konstruk-

tionen vorhanden. Nur wenige hatten einen Spiegeldurchmesser von 90 cm, bei den meisten betrug er nur 60 cm. Die Metallspiegel waren im Laufe der Zeit durchweg blind geworden, so daß die Leuchtkraft gering war. Feuerleitungsanlagen und Entfernungsmeßgeräte gab es in den Werken nicht. Es war klar, daß bei so bunt zusammengesetztem Geschützmaterial und den erwähnten Mängeln auch die Schießausbildung auf sehr geringer Höhe stand. Nach bewegtem Ziel hatten die Batterien noch nicht geschossen. Die Bedienungsvorschrift schrieb vor, daß auch beim Schießen gegen bewegte Ziele der Geschützführer das Zeichen zum Festbremsen des Geschützes gab, sobald das Ziel in der Visierlinie war. Wenn das Geschütz dann festgesetzt war, war das Ziel beim Abfeuern natürlich bereits aus der Visierlinie ausgewandert. Dem dürftigen Ausbildungsstand entsprach auch der Zustand des Geschützmaterials. Der Anblick der sauber und gut eingefetteten Geschütze täuschte bei oberflächlicher Betrachtung über die inneren Mängel hinweg. Die Bedienungsmannschaften waren sehr sorgsam darauf bedacht, selbst gänzlich verbrauchtes Reinigungsmaterial aufzubewahren, da ihnen neues nur in ungenügender Menge geliefert wurde. Es wurde sogar festgestellt, daß die Soldaten Reinigungsmaterial aus ihrer geringen Löhnung anschafften und selbst eigene Kleidungsstücke hierfür opferten. Die Visierlinien waren fast nirgends abgestimmt und die Liderungen befanden sich ebenfalls in Unordnung; sie waren z. T. mit starken Ausbrennungen versehen oder durch mechanische Verletzungen auf den lidernden Flächen beschädigt. Auch die Munition und die Zündungen zeigten erhebliche Mängel.

Die Bosporusverteidigung bestand aus folgenden Batterien (Karte 1):

Asiatische Seite.

Fil Burnu:
3—15 cm K L/26.

Ketschili Liman.
4—24 cm K L/35.

Anatoli Kawak,
Untere Batterie.
4—24 cm K L/22,
3—21 cm K L/22.

Obere Batterie.
4—24 cm K L/35.

Europäische Seite.

Büjük Liman.
4—24 cm K L/35.

Mavromolo.
2—28 cm K L/26.

Sirataſch.
2—24 cm K L/35,
2—24 cm K L/22.

Rumeli Kawak.
2—35,5 cm K L/35.

Asiatische Seite.	Europäische Seite.
Madschiar.	Telli,
4—24 cm K L/22.	Haubitzbatterie.
6—21 cm K L/22,	2—24 cm Haubitzen.
4—15 cm K L/26.	Telli-Tabia.
	2—15 cm SK L/50.

Die Minenverteidigung ist bereits erwähnt worden.

Für den örtlichen Bewachungsdienst standen einige alte Kanonenboote und kleine Torpedoboote ohne Gefechtswert zur Verfügung. Die Ausbildung der Besatzungen stand auf geringer Höhe. Torpedobatterien zur Verteidigung der Sperrdurchfahrten fehlten ganz. Zur Arbeit an den Sperren waren offene Motorboote mit verstärktem Heck und Kranbalken vorhanden. Fahrzeuge, die speziell für den Minensuchdienst gebaut waren, gab es nicht. An Flugzeugen war ein Blériot-Eindecker vorhanden. Der eine ausgebildete türkische Fliegeroffizier leistete mit dem alten Apparat alles Menschenmögliche.

Die türkische Marine stellte die Seestreitkräfte der Küstenverteidigung, bediente die Scheinwerfer und einzelne leichte Batterien. Sie versah außerdem den Minen- und Hafendienst. Die Hilfsmittel für die Instandsetzung und Ergänzung dieses Materials waren gering. Das Marinearsenal im Goldenen Horn war wenig leistungsfähig; in Stenia[1]) am Bosporus befand sich jedoch eine recht gut eingerichtete kleine Werft, die einer französischen Gesellschaft gehörte. Sie wurde bei Kriegsbeginn vom Flottenkommando mit Beschlag belegt und war dann unter deutscher Leitung imstande, die in Frage kommenden Arbeiten zufriedenstellend auszuführen.

Verbindung nach den beiden Meerengenfestungen war nur auf dem Wasserwege vorhanden. Eisenbahnen fehlten, selbst Landstraßen gab es nicht. Auch das Wegenetz innerhalb des Festungsbereichs war dürftig und unentwickelt. In den Dardanellen führte auf der asiatischen Seite von Tschanak eine gute, aber auf weite Strecken der Sicht nicht entzogene Straße nach Kum Kale mit einer Brücke über den Skamander (Mendere). Eine gute, gedeckt liegende Straße über das Gebirge bis Erenköi wurde im Winter 1914/15 von Arbeitertruppen angelegt. Von Kum Kale führten an der Küste bis zur Baschika-Bucht zahlreiche Straßen, die trotz der sumpfigen Skamanderebene auch im Winter brauchbar blieben. Auf der europäischen Seite gab es einen schmalen, aber festen Küstenweg von

[1]) Karte 1, Nebenkarte.

Maidos bis Sed ul Bahr, der dauernd verbreitert und verbessert wurde. Er war aber nicht der Sicht entzogen. Eine gute, gedeckte Straße führte über das Gebirge längs der Gallipoli-Halbinsel von Maidos über Kirte nach Sed ul Bahr. Die Querverbindungen waren hier spärlich und ohne Kunstbauten. Sie hielten sich im allgemeinen an die Quertäler. Die telegraphische Verbindung war allenfalls ausreichend; von Konstantinopel nach den Dardanellen lag ein Kabel. Dagegen war hier die Nachrichtenverbindung zwischen beiden Ufern durch ein einziges Kabel bei Tschanak für alle Abschnitte sehr überlastet und machte eine einheitliche Feuerleitung und die gegenseitige Unterstützung der Werke unmöglich. Dem Mangel wurde durch Blinkgeräte einigermaßen abgeholfen, keineswegs wurde aber damit eine einwandfreie Verbindung erzielt.

Das deutsche Personal wurde in beiden Meerengenbefestigungen auf die verschiedenen Batterien verteilt, um überall der türkischen Besatzung als Lehrpersonal zu dienen. Die Hauptgeschütze wurden mit deutschen Geschützführern besetzt. Diese Anordnung ließ sich aber bei dem geringen artilleristischen Ausbildungsstand der türkischen Bedienungsmannschaften nicht durchhalten. Die Verständigung durch militärisch ungebildete Dolmetscher machte zu große Schwierigkeiten, und es bestand auf diese Weise auch keine Möglichkeit, die türkischen Offiziere, auf die es in erster Linie ankam, in ihren Dienst einzuführen. Immerhin wurde erreicht, daß das Laden und Richten der Geschütze nunmehr nach den Grundsätzen der deutschen Matrosen-Artillerie erfolgte. Um aber Personal und Material besser auszunutzen, wurde zur Bildung von Lehrbatterien, je eine in den Dardanellen und am Bosporus, geschritten. In beiden Batterien wurden alle Hauptnummern mit Deutschen besetzt, nur in Hilfsnummern und als Munitionsmanner fanden türkische Mannschaften Verwendung. Die Leitung lag völlig in den Händen deutscher Offiziere. Diese Werke sollten als Musterbatterien Vorbilder für die türkischen Offiziere und Unteroffiziere sein. Es waren überdies Batterien ausgesucht, die das Rückgrat der Verteidigung bildeten. An den Dardanellen war dies die auf dem asiatischen Ufer liegende Batterie Hamidie unter dem Befehl von Korvettenkapitän Wossidlo, am Bosporus war es die Obere Kawakbatterie unter Korvettenkapitän z. D. Weimann-Bischoff. Im Laufe des September wurden alle Batterien angeschossen, und es wurde mit der Durchführung von Schießübungen begonnen. Auch die der Festung Dardanellen unterstellten schweren Feldhaubitzen des Oberstleutnants Wehrle hielten Schießübungen ab. Mit dem Bau von zwei Torpedobatterien an den Dardanellen war bereits früher begonnen. Hierzu wurden die beiden schon seit längerer Zeit ausgebauten 45 cm Heckrohre der Linienschiffe „Heireddin Barbarossa“ und

„Torgut Reis" mit zusammen drei Torpedos verwendet. Diese befanden sich anfangs in kriegsunbrauchbarem Zustand, da dem Bedienungspersonal die nötige Kenntnis für die Bedienung und Instandhaltung derartiger komplizierter Einrichtungen fehlte. Eine Luftpumpenanlage war nicht vorhanden. Das Aufpumpen der Torpedokessel mußte auf einem der in den Dardanellen befindlichen Wachtorpedoboote geschehen. Später wurde eine Luftpumpe mit Dampfantrieb, die aus einem untergegangenen Dampfer entnommen war, eingerichtet.

Zur Verstärkung der Dardanellenverteidigung hatte der Flottenchef, Konteradmiral Souchon, das alte Linienschiff „Messudieh" zur Verfügung gestellt und vorgeschlagen, es am Kai bei Tschanak zu vertäuen. Der alte Veteran war schon 1874 gebaut und 1903 bei Ansaldo in Genua, so gut es ging, einer Modernisierung unterzogen worden. Wegen seiner unzureichenden Geschwindigkeit und mangelhaften wasserdichten Einteilung kam er für eine Verwendung in der Flotte nicht in Betracht. Die schweren Geschütze fehlten, sie befanden sich in England. Mit seiner starken modernen Mittelartillerie von 12—15,2 cm SK L/45 und 12—7,6 cm SK L/42, seinen Scheinwerfern und seiner guten FT-Station konnte das Schiff, passend festgemacht, eine wertvolle Verstärkung der Sperrverteidigung bilden. Es wurde in der Bucht zwischen Fort Hamidie und Kefes Huk auf flachem Wasser verankert und konnte nur eine Batterieseite zum Tragen bringen. Die Verwendung dieses kriegsunbrauchbaren Fahrzeugs als schwimmende Batterie an dieser Stelle hat sich später als nachteilig herausgestellt. Es wäre richtiger gewesen, die zur Sperrverteidigung so dringend benötigten Schnelladekanonen insgesamt auszubauen und an Land aufzustellen. Der Verlust des Schiffes[1]) hatte auch den Verlust des größten Teils der Geschütze und der wertvollen Munition zu Folge.

Obwohl in den Dardanellen Minensperren auslagen, war die Durchfahrt für ein- und auslaufende Fahrzeuge nicht beschränkt. Es lag infolgedessen die Gefahr vor, daß unter der Maske eines harmlosen Handelsdampfers ein mit Minen beladenes Fahrzeug einlaufen und im Marmarameer oder in den Meerengen Minen legen konnte. Enver Pascha erließ daher auf Vorschlag von Admiral v. Usedom am 12. September zur militärischen Sicherung der Meerengen den Befehl, daß jeder einlaufende Dampfer außerhalb der Sperren zu warten hätte. Dort sollte ein Kommando von einem Offizier und 6 Mann an Bord gehen und den Dampfer auf Minen oder andere Waffen untersuchen. Die Funkanlage sollte versiegelt und die Antennen an Deck genommen werden. Strenge Anordnun-

[1]) Vgl. S. 28.

gen wurden erlassen, daß die Weiterfahrt nur im Kielwasser des Sperrlotsendampfers erfolgen durfte.

Bei der gespannten politischen Lage glaubte Vizeadmiral Merten mit einem energischen Eindringen der vor den Dardanellen stehenden englischen Bewachungsstreitkräfte rechnen zu müssen. Im Hinblick auf die mangelhafte Verteidigung durch die weitläufigen Minensperren hielt er den Erfolg eines derartigen Versuchs nicht für ausgeschlossen und beantragte daher beim Großen Hauptquartier die völlige Sperrung der Dardanellen. Enver Pascha erließ darauf am 13. September folgende Anordnung:

1. Die Dardanellen können erst gesperrt werden, wenn in der Nähe die Versammlung einer starken feindlichen Flotte festgestellt ist, oder wenn der Krieg erklärt worden ist, oder wenn ohne Kriegserklärung ein Angriff auf die Dardanellen ausgeführt wird.
2. Der Sicherungsdienst ist daher so zu regeln, daß ein Angriff — auch vor der Kriegserklärung — rechtzeitig gemeldet wird. Sowie ein solcher Angriff festgestellt wird, sind mit größter Beschleunigung die Lücken der Minentreffen I, II, III zu schließen und das Treffen IV zu legen.
3. Die Minenleger sind zur sofortigen Verwendung dauernd bereitzuhalten und so zu verankern, daß sie durch Schiffe, die die Dardanellen passieren, oder durch lokale Fahrzeuge fremder Nationalität nicht gefährdet sind.

In diesen Tagen waren die in Deutschland bestellten Minen in Konstantinopel eingetroffen; sie wurden sofort auf beide Meerengen verteilt.

Kapitel 3.

Der Eintritt der Türkei in den Weltkrieg und die ersten Kriegsereignisse.

Am 13. September 1914 führte das einzige Wasserflugzeug der Dardanellen unter Führung eines türkischen Offiziers einen Erkundungsflug nach Tenedos aus. Hierbei mußte es eines Motorschadens wegen niedergehen. Ein englischer Zerstörer lief zunächst auf das Flugzeug zu, entfernte sich aber, als ein türkisches Wachboot sich näherte und es einschleppte. Der Zerstörer hatte sich der Küste bis innerhalb des Hoheitsgebietes genähert. Vizeadmiral Merten wies den Festungskommandanten darauf hin, daß trotz dieser Verletzung der Hoheitsgewässer von der Festung keine Gegenmaßnahmen getroffen waren. „Nachlässigkeit führt zum Unglück", lautete seine dringende Warnung.

Am 26. September unternahm ein türkisches Wachtorpedoboot mit Oberleutnant zur See Frege an Bord eine Erkundungsfahrt nach Tenedos. Hierbei wurde es von einem englischen Torpedoboot angehalten. Ein englischer Offizier kam an Bord und teilte Oberleutnant zur See Frege mit, daß der englische Admiral auf Anweisung seiner Regierung sagen lasse, er werde jedes türkische Kriegs- und Handelsschiff, das die Dardanellen verlasse, als Feind behandeln. Dieses anmaßende Auftreten wurde von Vizeadmiral Merten sofort mit dem völligen Stillegen der Schiffahrt durch die Dardanellen beantwortet. Die Sperrlücken wurden geschlossen und am 1. Oktober 1914 29 Carbonitminen mit Verbindungsleinen und einem Abstand von 45 m als IV. Treffen mit 2½ m Tiefeneinstellung als Sperre gegen U-Boote gelegt (Karte 2). Da dem Großwesir dies Verhalten des englischen Admirals gegenüber der neutralen, am Kriege unbeteiligten Türkei offensichtlich feindlich erschien, richtete er an den englischen Botschafter eine diesbezügliche Anfrage. Dieser bestätigte, daß der englische Admiral im Auftrage seiner Regierung gehandelt habe, daß er aber hinsichtlich des Verhaltens gegen türkische Handelsschiffe mißverstanden wäre. Gegen diese wären keine Maßnahmen beabsichtigt. Die Schließung der Dardanellen wurde in Würdigung der dringenden Vorstellungen des Admirals v. Usedom nicht aufgehoben, obwohl innerhalb der Regierung dieser Wunsch lebhaft erörtert wurde.

Das Kommando über das englische Dardanellengeschwader war am 21. September dem Vizeadmiral Carden, bisherigen Oberwerftdirektor in Malta, übertragen worden. Ihm war als Hauptaufgabe die Versenkung

von „Goeben" und „Breslau", sobald sie aus den Dardanellen auslaufen würden, bezeichnet worden. Jedes türkische Schiff, das die beiden Kreuzer begleiten würde, sollte ebenfalls angegriffen werden. Das Verhalten kleineren türkischen Kriegsfahrzeugen gegenüber, die allein aus den Dardanellen ausliefen, wäre dem Ermessen des Admirals überlassen. Er konnte sie zurückjagen oder passieren lassen. Zu beachten wäre aber, daß der englischen Regierung an einem Konflikt mit der Türkei nicht gelegen wäre, sofern die Handlungsweise der Türken nicht offenbar als feindlich erkannt würde.

Der Großwesir erklärte auf den Protest, den England, Frankreich und Rußland wegen der Schließung der Dardanellen erhoben, daß die Wiederöffnung erst nach Abzug der englischen und französischen Schiffe erfolgen würde. Dies kam natürlich nicht in Frage. Von seiten der Festung wurde im Gegenteil festgestellt, daß die Bewachung vor den Dardanellen enger als vorher war, und daß hierzu auch U-Boote herangezogen wurden.

In seinem Immediatbericht an den Kaiser vom 16. Oktober 1914 betonte Admiral v. Usedom, daß mit dem 1. Oktober die Minensperrung der Dardanellen so vollständig ausgeführt sei, daß die Öffnung auch für die Türken geraume Zeit in Anspruch nehmen werde. Damit sei die militärische Sicherheit der Landeshauptstadt von See aus erheblich gestiegen. Die Unzulänglichkeit der unmodernen Artillerieverteidigung, der spärliche Munitionsbestand, der nicht ergänzt werden könne, und die geringe Gefechtskraft der osmanischen Seestreitkräfte wiesen darauf hin, den Schwerpunkt der Meerengenverteidigung in erster Linie auf die Minensperren zu legen und diese so stark zu machen, wie die vorhandenen Mittel es ermöglichten. Er habe daher angeordnet, daß möglichst viele der älteren Carbonitminen C/1910 so schnell als angängig wieder wurfbereit gemacht werden sollten. — Es ist beachtenswert, daß sich unter dem Einfluß der kriegerischen Entwicklung im Laufe eines Vierteljahrs die Anschauungen über den Wert der Minenverwendung für die Meerengenverteidigung ins Gegenteil umgewandelt hatten. Im Juni 1914 hatte Vizeadmiral z. D. Schack, der von der türkischen Regierung zur Begutachtung über die Verteidigung der Meerengen herangezogen war und der als ehemaliger Inspekteur der Küstenartillerie und des Minenwesens als Fachmann zu gelten hatte, auf die Minen als für die Meerengen ungeeignet vollständig verzichten wollen. Vier Monate später sah der mit der Abwehr des tatsächlich bevorstehenden Angriffs betraute Admiral v. Usedom in der Mine den Schwerpunkt der Verteidigung. Es war eine allgemein bestätigte Erfahrung, daß die Bedeutung der Mine immer nur während eines Krieges selbst voll anerkannt wird. Wird sie aber im Frieden vernachlässigt, so begibt sich die Marine

einer Waffe, die sowohl im Angriff als in der Verteidigung in kürzester Zeit überraschende Bedeutung gewinnen kann. Je geringer die Zahl und der Gefechtswert der schwimmenden Seestreitkräfte sind, desto mehr Gewicht muß auf den Ausbau des Minenwesens gelegt werden. Dies ist eine der wichtigsten Erfahrungen, die aus den Kämpfen um die Meerengen gewonnen worden ist.

Die Ausbildung der Minensuchdivision vor dem Bosporus war mit Schwierigkeiten aller Art verknüpft. Sie bestanden darin, daß seeungewohntes Personal herangezogen werden mußte, daß das Fahrzeugmaterial ungleich und das Suchgerät wenig leistungsfähig war. Modernes Gerät war wegen der Transportschwierigkeiten nicht zu bekommen. Die vorhandenen Stahlleinen wurden allmählich verbraucht, neue konnten in der Türkei nicht hergestellt werden und der Ersatz durch Leinen aus Eisendraht erwies sich als völlig unzulänglich. Bis zur Öffnung des Transportweges 1915/16 hatte die Minenräumtätigkeit mit diesem Mangel an brauchbaren Leinen am meisten zu kämpfen. Die Minensuchtätigkeit wurde so durchgeführt, daß die Division täglich den Friedenseinlaufkurs in den Bosporus bis zur 100-m-Linie abfahren sollte. Eine weitere Ausdehnung der Suchfahrt hielt man nicht für nötig, da es als feststehende Tatsache angenommen wurde, daß Minen auf größerer Wassertiefe als 100 m nicht ausgelegt werden konnten. Dieser verhängnisvolle Schluß war darin begründet, daß die Ankertaue der deutschen C/A-Minen eine Verwendung auf größere Tiefen ausschlossen. Außerhalb der 100-m-Grenze rechnete man nicht mehr mit Minengefahr. Da die Kompasse der Suchfahrzeuge unzuverlässig waren, und die Innehaltung eines steten Suchkursus ohne Seezeichen nicht möglich war, mußten nördlich des minenfreien Weges zwei Bojen ausgelegt werden. Der Bosporuskommandant und der Flottenchef waren sich der damit verbundenen Minen- und U-Bootsgefahr bewußt. Sie sahen sich aber gezwungen, sie in Kauf zu nehmen, um den Schiffen der Flotte ein abgesuchtes Fahrwasser zu sichern. Später wurde der Einlaufkurs geändert. Diese neue Einfahrt zu bewachen und zu sichern, sah die Festung neben der Vervollkommnung der Verteidigungseinrichtungen als wichtigste Aufgabe an, um der Flotte die Betätigung im Schwarzen Meer zu ermöglichen.

Im Laufe des Monats Oktober fanden in beiden Meerengen erneut Schießübungen statt. Wenn auch noch vieles zu bessern und zu vervollkommnen war, und die Ausbildung noch in vielen Punkten zu wünschen übrig ließ, konnte Admiral v. Usedom doch aus voller Überzeugung die ihm unterstellten Festungen als kriegsbereit ansehen.

Während hier und auf der Flotte in unermüdlichem Fleiß daran gearbeitet wurde, die Ausbildung des türkischen Personals zu fördern, um für die zu erwartenden Feindseligkeiten gerüstet zu sein, fand unter den Leitern der türkischen Politik ein heftiges Intrigenspiel statt. Während Enver Pascha und Dschemal Pascha, unterstützt von dem klugen, verantwortungsfreudigen Minister des Innern Talaat, für baldige Eröffnung der Feindseligkeiten waren, war ein anderer Teil des Kabinetts, mit dem vornehmen, aber ängstlichen Großwesir Prinz Said Halim an der Spitze, für weitere Verschleppung der nicht mehr aufzuhaltenden Krise. Der Flottenchef, Konteradmiral Souchon, verlangte die Zustimmung des Großwesirs zum Auslaufen der türkischen Schiffe ins Schwarze Meer, um das gänzlich seeungewohnte Bordpersonal mit der Seefahrt vertraut machen zu können. Dies war namentlich für die Besatzungen der kleinen Fahrzeuge und Torpedoboote von ausschlaggebender Bedeutung, da mit seekrankem Personal eine Verwendung so gut wie ausgeschlossen war. Die Fahrzeuge der türkischen Kriegsmarine waren, wenn überhaupt, dann nur im stillen Gebiet des Binnengewässers, des Marmarameeres, gefahren, das Schwarze Meer hatte seit fast 40 Jahren nur selten ein türkisches Kriegsschiff gesehen. Der Admiral hoffte zudem, daß sich bei den Fahrten im Schwarzen Meer ein Zusammentreffen mit russischen Seestreitkräften ergeben könnte, das dann unmittelbar den Ausbruch des Krieges nach sich ziehen und damit der auf die Dauer unmöglichen Lage ein Ende bereiten würde. Nach Überwindung erheblicher Widerstände lief der Admiral mit der Flotte aus dem Bosporus ins Schwarze Meer, und allmählich gewöhnten sich das Ministerium und die Öffentlichkeit, darunter auch die politischen Vertreter der den Mittelmächten feindlichen Staaten, an die Übungsfahrten der türkischen Flotte im Schwarzen Meer.

Das türkische Ministerium fand immer neue Vorwände, sich der Entscheidung, auf Grund des abgeschlossenen Bündnisses an der Seite der Mittelmächte in den Krieg einzutreten, zu entziehen. Da entschloß sich Admiral Souchon Ende Oktober mit kühner Tat den Knoten zu durchhauen. Auch Enver Pascha sah jetzt den günstigen Augenblick gekommen und gab dem Admiral schriftlich die Sicherheit, daß er ein Eröffnen der Feindseligkeiten durch den Admiral gegen die russische Schwarze-Meer-Flotte billigte. Die somit zwischen dem türkischen Oberbefehlshaber und dem deutschen Admiral hergestellte völlige Übereinstimmung in den Ansichten kam zum Ausdruck am 27. Oktober 1914 durch gleichzeitiges Vorgehen gegen Sewastopol, Odessa, Feodosia und Noworossisk[1]). Der Botschafter

[1]) Über diese Ereignisse siehe Band I, S. 46 ff.

Rußlands verließ hierauf am 31. Oktober Konstantinopel, die von England und Frankreich folgten am 1. November. Die Würfel waren gefallen, die Türkei befand sich an Deutschlands und Österreich-Ungarns Seite im Kriege gegen die gewaltigste Koalition, welche die Welt bisher gesehen hatte.

Sofort nach Erklärung des Kriegszustandes am 1. November drangen zwei englische Zerstörer in den Hafen von Smyrna ein und zerstörten dort ein am Kai liegendes türkisches Fahrzeug. Dies Ereignis und die Anwesenheit zahlreicher englischer und französischer Streitkräfte vor den Dardanellen ließen die türkische Festungskommandantur mit einem baldigen Angriff auf die Befestigungen rechnen. In der Tat hatte Admiral Carden am 1. November von der englischen Admiralität Anweisung erhalten, die äußeren Forts auf große Entfernungen bei erster sich bietender Gelegenheit zu beschießen. Daß hierbei keine entscheidenden Erfolge erzielt werden konnten, mußte der englischen Kriegsleitung klar sein. Die Beschießung sollte auch nur den Charakter einer Demonstration haben[1]). Für die blockierende Flotte mußte es von Wichtigkeit sein, für eine vielleicht in Frage kommende Bezwingung der Dardanellen-Einfahrt die wirksame Schußweite der Geschütze der türkischen Außenwerke kennen zu lernen und Erfahrungen zu sammeln. Es ist anzunehmen, daß Admiral Carden sich mit der Frage der Durchführung einer Beschießung in den langen Wochen untätigen Liegens beschäftigt hat, denn bereits am 3. November 1914 folgte er der an ihn ergangenen Weisung der englischen Admiralität.

In der Morgenfrühe des 3. November näherten sich zwei Gruppen von Schlachtschiffen von Tenedos her dem Dardanellen-Eingang. Es waren dies die englischen Schlachtkreuzer „Indomitable“ und „Indefatigable“ mit mehreren Kleinen Kreuzern, Torpedo- und Unterseebooten, während die zweite Gruppe aus den französischen Linienschiffen „Suffren“ und „Vérité“ bestand. 6 Uhr 50 Minuten vormittags eröffnete der Feind das Feuer auf die Küstenbefestigungen, und zwar die englischen Schlachtkreuzer auf die auf der europäischen Seite liegenden, das Fort Sed ul Bahr und Batterie Ertogrul, die Franzosen auf die auf dem asiatischen Ufer liegenden, Fort Kum Kale und Batterie Orhanie. Die beiden Forts waren mehrseitige geschlossene Werke, Sed ul Bahr am Fuße des alten aus dem 17. Jahrhundert stammenden etwas erhöht gelegenen Kastells, Kum Kale neben dem gleichnamigen Dorf, beide dicht am Strande. In und bei dem Kastell befanden sich Kasernen, Lazarette, Wohnhäuser und eine kleine Ansiedlung. Beide Werke waren richtige Kugelfänger, mit mächtigen

[1]) Churchill, Weltkrisis I, S. 385. Zitiert: Weltkrisis.

Erdwällen, Schulterwehren, teilweise Rückenwehren, Schutzhohlräumen und Munitionsnischen. Die Räume bestanden aus Mauergewölben mit Erdvorlage ohne Betonverstärkung und waren nicht bombensicher. Die Geschütze standen auf betonierten Plattformen und feuerten über Bank. Ihre Schußweiten betrugen höchstens 80 hm. Die feindlichen Schiffe hielten sich auf Entfernungen von 160 bis 130 hm. Infolgedessen war es den Batterien Sed ul Bahr und Kum Kale mit ihren kurzen Geschützen unmöglich, das Feuer, das sich in der Hauptsache auf sie vereinigte, zu erwidern. Die höher gelegenen Werke Ertogrul und Orhanie versuchten mit ihren 2—24 cm L/35 das Gefecht aufzunehmen. Sie mußten es sehr bald abbrechen, da der Feind sich außerhalb wirksamer Schußentfernung hielt. Die Beschießung dauerte nur 20 Minuten. 7 Uhr 10 Minuten vormittags zogen sich die Schiffe wieder zurück. Trotz der großen Entfernungen waren die Trefferergebnisse gegen Sed ul Bahr und Kum Kale bemerkenswert gut. Im Forthof des letzteren Werkes lagen 4 Treffer, in unmittelbarer Nähe der Batterie waren 6 weitere Einschläge zu sehen. Beschädigungen an den Geschützen oder im Werk waren jedoch nicht eingetreten. Die ganze Beschießung wäre ergebnislos verlaufen, wenn nicht die letzten beiden Schüsse der englischen Schlachtkreuzer auf Sed ul Bahr (2—30,5 cm-Granaten) das mitten im Forthof gelegene Zentralpulvermagazin getroffen hätten. Die 2 m starke Erd- und 1 m starke Mauerdecke wurden durchschlagen und die in dem Magazin lagernde Munition zur Detonation gebracht. 10 800 kg prismatisches Pulver und 360—24-, 26- und 28 cm-Granaten flogen in die Luft. Mauerwerk und Granatsplitter wurden durch den Gasdruck weit umhergeschleudert, doch wurden an den Geschützen nur leichtere Beschädigungen verursacht, die bald beseitigt wurden. Sehr bedauerlich war neben der schweren Einbuße an Pulver und Munition der mit diesen unglücklichen Treffern verbundene Mannschaftsverlust. Da die Werke selbst das feindliche Feuer nicht erwidern konnten, waren die Bedienungsmannschaften teils in den Geschütztraversen, teils im Hauptmagazin in Deckung getreten. Der Personalausfall betrug: Gefallen 5 Offiziere und 80 Mann, verwundet 23 Mann. Deutsche befanden sich nicht unter den Verteidigern.

Die große Schwäche der Außenwerke war schon längere Zeit vor dem Kriege Gegenstand von Erwägungen gewesen, diesem Mangel abzuhelfen. Daß eine wirksame Verteidigung gerade an dieser Stelle nur durch Geschütze modernster Art und Aufstellung möglich war, war wohl erkannt; man war jedoch im türkischen Kriegsministerium noch zu keinen endgültigen Entschlüssen gekommen, als die Türkei erneut mit kriegerischen Verwicklungen rechnen mußte. Da Sed ul Bahr und Kum Kale unmöglich

auch nur halbwegs moderner Artillerie standhalten konnten, könnte man zu der Ansicht kommen, daß es richtig gewesen wäre, von Anfang an beide Werke rücksichtslos aufzugeben. Das Personal war nutzlos geopfert, die wertvolle Munition, an der überall bitterster Mangel herrschte, war verloren. Auch die Geschütze hätten vielleicht bei der verhältnismäßig langen Zeit, welche der Türkei für ihre Kriegsvorbereitungen gelassen war, wenigstens teilweise abgebaut und an vorteilhafter Stelle aufgestellt werden können. Trotz Fehlens von Kranmaterial wäre dies bei der Geschicklichkeit der Türken in der Fortbewegung schwerster Lasten selbst in unwegsamem Gelände wohl möglich gewesen. Bei dem Versuch des Feindes, die Einfahrt zu forcieren, konnten die Außenwerke in der Tat nicht zu einer ausschlaggebenden Wirkung gelangen. Begann der Gegner aber die Werke allmählich niederzukämpfen, so kam es für den Verteidiger darauf an, Zeit zu gewinnen, weil er dann günstigere Aussichten hatte. Die Außenwerke mußten daher besetzt bleiben, damit der Feind gezwungen wurde, sich langsam vorzuarbeiten.

Die Beschießung und besonders die beiden unglücklichen Treffer in Sed ul Bahr hatten in Konstantinopel und selbst in maßgebenden türkischen Offizierskreisen aufregend gewirkt. Es wurden Maßnahmen zum Schutz der Hauptstadt besprochen, so wollte man z. B. eine Minensperre vor dem Goldenen Horn legen; der im alten Serail aufbewahrte Schatz wurde verpackt, um in das Innere Asiens überführt zu werden, die Sicherung der islamischen Heiligtümer und des Sultans wurde eingehend erörtert, vor allem wurde die Fortsetzung des Kampfes von Kleinasien aus zum Gegenstand der Beratungen gemacht. Die englische Admiralität hatte also die Wirkung dieser ersten Beschießung auf die Regierung und die in ihrer Stimmung schwankende Bevölkerung Konstantinopels nicht unrichtig eingeschätzt.

Admiral v. Usedom bemühte sich die maßgebenden Persönlichkeiten davon zu überzeugen, daß dieser Erfolg des Gegners keinesfalls ernst genommen werden dürfte. Seine Ansicht über die Möglichkeit einer Forcierung der Dardanellen legte er in seinem Immediatbericht vom November 1914 nieder:

„Daß eine tatsächliche Forcierung der Meerenge nur durch eine große Zahl von Linienschiffen auszuführen ist, welche dabei mit einem Verlust von vier bis fünf Schiffen rechnen müssen, daß ferner die Franzosen ein solches Risiko mit Rücksicht auf die zweifelhafte Haltung Italiens scheuen müssen, und englische Linienschiffe für einen solchen Zweck überhaupt nicht verfügbar sind, da sie schon in den eigenen Gewässern sich nicht stark genug

fühlen, habe ich bei jeder sich darbietenden Gelegenheit zur Sprache gebracht."

Allmählich wurde die Stimmung wieder zuversichtlicher, denn auch die leitenden militärischen Stellen konnten sich den vorgebrachten Gründen nicht verschließen.

Nach dieser ersten Beschießung verhielt sich die englisch-französische Flotte ruhig. Infolgedessen konnte die Ausbildungsarbeit in den Küstenwerken fortgesetzt und diese selbst in militärischer Hinsicht gefördert werden. Die Hauptsorge der deutschen Befehlshaber bildete die Unterwasserverteidigung durch Minen. Von den in den Dardanellen ausliegenden Minen waren Anfang Dezember 17 detoniert oder vertrieben, bei der geringen Zahl der vorhandenen eine empfindlich hohe Zahl. Aus Material, das an verschiedenen Stellen aufgefunden war, und das z. T. von Minen aus der Zeit des Balkankrieges gewonnen wurde, gelang es bis Mitte Dezember rund 145 neue Minen kriegsbereit herzustellen. Die erforderlichen Zünder mußten von Deutschland beschafft werden. Die dort bestellten neuen Minen befanden sich zwar auf dem Wege, doch war bei der unfreundlichen Haltung Rumäniens kaum mit ihrer Ankunft zu rechnen. Bei der Wiederherstellung alter Minen, Aufspüren von geeignetem Material und Brauchbarmachen feindlicher (russischer) Minen erwarb sich Torp. Kapitän z. D. Gehl besondere Verdienste.

Bis Anfang Februar 1915 waren die im August 1914 gelegten Minensperren nach beiden Ufern hin verlängert und zwischen ausliegenden alten Sperren neue gelegt worden. Auf der Karte sah das Bild zwar ganz günstig aus. Von den ersten ausgelegten Minen hatten sich aber viele losgerissen oder waren vertrieben. Der Minenabstand von etwa 45 m war durch eine zweite Reihe, die schachbrettartig zu der ersten hätte ausliegen müssen, nirgends gedeckt. Infolge dieser großen Abstände hätte ein Schiff mit etwas Glück die Sperren unbeschädigt passieren können.

Im Bosporus sah die Minenverteilung nicht besser aus. Dort war noch weniger Material vorhanden. Drei Treffen mit 54 Minen lagen bei Eintreffen des deutschen Kommandos aus, neu gelegt wurde ein viertes Treffen mit 15 Minen. Zur Schließung der Durchfahrtslücke wurde das Legen eines Minenwinkels mit 26 Minen vorbereitet (Karte 1).

Die Überlegungen, die zur Konstruktion einer gegen feindliche U-Boote wirksamen Netzsperre führen sollten, hatten noch zu keinem Ergebnis geführt. Die große Wassertiefe von 80 bis 100 m und der starke Strom ließen die praktische Durchführung bei völligem Fehlen geeigneten Materials zunächst ausgeschlossen erscheinen. Mit der Möglichkeit, daß feindliche U-Boote versuchen könnten in die Dardanellen einzudringen, mußte seit Ende No-

vember gerechnet werden. Von Feldbatterien in der Nähe der Einfahrt wurde am 24. November ein gesichtetes Sehrohr unter Feuer genommen. Es war das französische U-Boot „Faraday", welches daraufhin die Weiterfahrt aufgab und wieder auslief.

Engländer und Franzosen hatten je drei U-Boote bei ihren Bewachungsstreitkräften. Da ihnen Zahl und Lage der Minensperren genau bekannt waren, wurde von ihnen der Versuch, das Hindernis zu untertauchen, ins Auge gefaßt. Um die Boote gegen die Berührung und das Festkommen an Minenankertauen zu sichern, wurden behelfsmäßige Minenabweiser hergestellt, die Ruder, Sehrohr und Schrauben schützen sollten. Besonders schwierig war dies bei den französischen U-Booten, weil sie ihre Torpedorohre außenbords liegen hatten. Am 13. Dezember glückte es dem englischen U-Boot „B 11" in größter Tauchtiefe fünf Minensperren zu passieren (Karte 2). Als der Kommandant das Sehrohr ausfuhr, sah er unter der asiatischen Küste ein großes Schiff mit zwei Schornsteinen liegen. Es war dies das Linienschiff „Messudieh", das durch Netze geschützt auf 10 m Wasser verankert war. Seine B. B. Batterie war der Einfahrt zugekehrt und sollte die Sperrverteidigung verstärken. „B 11" feuerte auf 750 m einen Torpedo, der schräg hinter dem Torpedoschutznetz traf. Das U-Boot wurde weder vor noch nach dem Angriff gesichtet, es blieb infolgedessen unbeschossen. Auf dem Rückmarsch versagte der Kreiselkompaß. Beim Ausfahren des Sehrohrs stellte der Kommandant fest, daß er fast ganz von Land umgeben war; er nahm an, daß er in der Sari-Siglar-Bucht stehen müsse. Beim Auslaufen in größter Tauchtiefe stieß das Boot auf dem Meeresboden auf. Es kam aber frei und konnte unbehindert auslaufen, obwohl der Kompaß dauernd unbenutzbar blieb. Nach neunstündiger Fahrt lief „B 11" wieder in Mytilene ein. „Messudieh" lief langsam voll Wasser und kenterte nach kurzer Zeit. Bei der geringen Wassertiefe ragte der Rumpf aus dem Wasser heraus und bildete leider so eine vorzügliche Ansteuerung. Von der 60 Offiziere und 650 Mann starken Besatzung kamen 10 Offiziere und 24 Mann ums Leben. Ein Teil der Besatzung war beim Kentern im Schiffsinnern eingeschlossen. Von ihnen wurden noch 5 Offiziere und 3 Mann nach beinahe 31 Stunden durch Aufschneiden und Aufmeißeln der Außenhaut gerettet. Hierbei zeichnete sich besonders der deutsche Maschinist Behnke aus, der nach Öffnen der Außenhaut in der kleinen Wallgangszelle die mühevolle Arbeit mit Hammer und Meißel allein ausführte. Die Eingeschlossenen hatten sich durch Klopfen bemerkbar gemacht und erhielten zunächst durch eine kleine Öffnung frische Luft und Lebensmittel. Die für die Sperrverteidigung nicht verwendbaren 6—15 cm SK L/45 und 6—7,5 cm SK der St. B. Seite

hatten die Küstenverteidigung verstärken sollen. Da jedoch noch nicht alle Bettungen fertig waren, waren zunächst nur 3—15 cm an Land gegeben worden, welche die Batterie Beikusch bildeten. Das Zubehör und die Munition für diese Geschütze war trotz mehrfacher Vorstellungen an Bord geblieben und lag nun mit unter Wasser. Durch Taucher mußte mühselig das Zubehör herausgeholt werden. Die Fernrohre für die Fernrohrvisiere konnten nicht geborgen werden. Die Munition war durch das Liegen im Wasser teilweise unbrauchbar geworden. So waren in den Bodenzündern die Zündsätze verdorben und mußten erst in der Zünderfabrik in Konstantinopel erneuert werden. Da von den Granaten nur eine unzureichende Anzahl durch Taucher geborgen werden konnte, wurden anfangs gußeiserne Übungsgranaten verfeuert. Die Kartuschen, die hierzu in Konstantinopel gefertigt wurden, waren unbrauchbar. Ein großer Teil des Pulvers flog unverbrannt aus dem Rohr heraus. Erst wesentlich später, als die Munitionserzeugung in der Hand von Kapitän zur See Pieper lag, wurde brauchbare Munition geliefert. Die noch an Bord gebliebenen Geschütze der Steuerbordseite und ihre Munition konnten im Laufe der Zeit ebenfalls geborgen werden. Bei dem großen Mangel an modernen Geschützen war es besonders bedauerlich, daß es nicht gelang, auch die Geschütze der Backbordseite zu bergen.

Auf türkischer Seite wurde die U-Bootsunternehmung mit einem Forcierungsversuch der feindlichen Flotte in Verbindung gebracht. Infolgedessen wurde alles, was an Minen vorhanden war, nach den Dardanellen befördert, um die Sperren zu verstärken. Bis zur Durchführung dieser Maßnahmen wurden auf Anforderung von Admiral v. Usedom vom Flottenkommando die Linienschiffe „Heireddin Barbarossa“ und „Torgut Reis“ nach den Dardanellen gesandt, um für alle Fälle ihre schwere Artillerie zur Verfügung zu haben. Inzwischen hatte Torp. Kapitän z. D. Gehl 78 der im Balkankrieg gebrauchten und später gelichteten Carbonitminen mit 80 kg Sprengladung wieder wurfbereit gemacht. Am 17. Dezember 1914 wurde Sperre II A (Karte 2) von 50 Minen bei 45 m Abständen und 4,5 m Tiefeneinstellung südlich und parallel zur Sperre II gelegt. Die Verbindungsleinen verörnten sich um die ohne Schutzhauben geworfenen Bleikappen und so wurden nach dem Auslegen 7 Minen zur Detonation gebracht, darunter erfolgte eine Doppeldetonation auf dem Meeresgrunde. Der Rest von 28 Minen wurde nun ohne Verbindungsleinen südlich der Sperre II gelegt. Als diese neu gefertigten Minen ausgelegt waren, wurden die Linienschiffe zurückgezogen.

Am 24. Dezember waren weitere 39 ältere Carbonitminen mit Hilfe der durch die Feldjäger herangeschafften Zünder und Dichtungsmaterial

wurffertig hergestellt. Bei der Überführung nach den Dardanellen geriet der Minenleger „Nusrat" auf Grund und kam erst am 29. wieder frei. Infolgedessen konnten die Minen erst am 30. Dezember als Sperre IV B südlich der Sperre IV A gelegt werden. Die Minenabstände betrugen auch hier 45 m bei einer Tiefeneinstellung von 4,5 m.

Ein Rest von 53 C/A-Minen C/77 befand sich im Besitz der Flotte. Die Befehlshaber kamen überein, auf diese letzte Reserve erst bei drohendem Einbruch starker feindlicher Seestreitkräfte zurückzugreifen.

Der Erfolg von „B 11" veranlaßte Vizeadmiral Carden, bei der Admiralität die Herausſendung eines U-Boots neuester Bauart zu fordern. Er gab seiner Überzeugung Ausdruck, daß ein solches, wenn es mit Minenabweisern versehen werden würde, unter günstigen Umständen bis ins Goldene Horn vorstoßen könnte. Die Admiralität ging aber auf diesen Vorschlag nicht ein, weil sie unter dem Eindruck der kurz vorher stattgehabten Beschießung von Scarborough und Hartlepool durch Teile der deutschen Hochseeflotte keine U-Boote aus der Heimat entbehren zu können glaubte.

Um diesem Mangel an großen U-Booten abzuhelfen, stellte das französische Marineministerium am 17. Dezember 1914 eins seiner größeren Boote, die „Saphir", die sich in Biserta befand, zur Verfügung. In Malta wurden Minenabweiser eingebaut und die Heberinge vom Druckkörper entfernt, weil daran Minenankertaue festhaken konnten.

Der französische Kommandant wurde angewiesen, nichts ohne Befehl des englischen Befehlshabers zu unternehmen. Am 15. Januar 1915, 6 Uhr vorm., lief „Saphir" zu seiner ersten Unternehmung aus, die zugleich seine letzte werden sollte, und zwar trotz des erhaltenen Befehls offenbar auf eigene Faust, denn Corbett[1]) betont ausdrücklich, daß die Unternehmung gegen den Willen von Admiral Carden ausgeführt sei. Mit langsamer Fahrt untertauchte das Boot auf 22 m die Sperren; die Besatzung hörte wiederholt das Entlanggleiten von Tauwerk am Bootskörper. Gegen 8 Uhr entstand an der Stelle des St. B. achteren Heberings durch lecke Niete ein Wassereinbruch, der sich nicht beseitigen ließ. Von der Besatzung wurde angenommen, daß die an Stelle der Heberinge eingezogenen Nieten nicht ordnungsgemäß angebracht worden waren. Die Pumpen konnten aber die Bilgen zunächst lenz halten. Nach dem Durchfahren der Sperren zeigte das Boot vorsichtig das Sehrohr. Hierbei wurde es 1 Uhr 20 Minuten nachmittags von einem türkischen Bewachungsfahrzeug in der Nagara-Enge gesichert. Auf den U-Bootsalarm kamen das

[1]) Corbett, Band II, S. 140.

Kanonenboot „Issa Reis" und der Minenleger „Nusrat" herbei. „Saphir" kam bei Nagara auf Grund und wurde von allen Seiten lebhaft unter Feuer genommen. Nach Lenzen der vorderen Ballasttanks kam das Boot mit A. K. zurück zwar wieder frei, es erhielt aber eine Neigung von 45° nach achtern und berührte auf 60 m den Meeresgrund. Der Wassereinbruch nahm schnell zu, es entstand Kurzschluß, die Batterie lief aus, und es entwickelten sich giftige Gase. Da es nicht glückte die Sicherheitsgewichte zu lösen, brachte der Kommandant das Boot durch Preßluft zum Auftauchen, um die Besatzung zu retten. Er gab den Befehl, das Boot zu verlassen und zu versenken. 200 m von Nagara ging das Boot auf 29,5 m Wassertiefe unter. Von der 27 Mann starken Besatzung wurden 1 Maschinist und 12 Mann gerettet, der Kommandant, der Wachoffizier und 12 Mann fielen. Die späteren Versuche, das Boot zu heben, waren erfolglos. Der Wassertiefe und des starken Stromes wegen, in dem die Taucher nicht arbeiten konnten, mußten die Arbeiten aufgegeben werden. Wäre der Wassereinbruch nicht erfolgt, so wäre es dem Boot zweifellos gelungen, in das Marmarameer einzudringen.

Aus der Vernehmung der Gefangenen der „Saphir" ging hervor, daß auch am 17. Dezember ein Durchbruchsversuch, durch ein englisches U-Boot, stattgefunden hatte. Es war dies der gleiche Tag, an dem beim Auslegen der Parallelsperre zur Sperre II einige der türkischen Minen unbeabsichtigt detoniert waren. Dieses Ereignis hatte den englischen U-Bootskommandanten veranlaßt, die Unternehmung aufzugeben, da er annahm, daß die Detonation durch Berührung seines Bootes mit Minen hervorgerufen sei.

Diese mehrfachen, sehr ernst zu nehmenden Durchbruchsversuche gaben Veranlassung, über weitere Sperrmaßnahmen Überlegungen und Versuche anzustellen. Jedoch gelang es zu diesem Zeitpunkt noch nicht, gegen Unterseeboote wirksame Abwehrmittel zu finden.

Im Schwarzen Meer entwickelte sich sofort nach Kriegsbeginn eine lebhafte militärische Tätigkeit der türkischen Flotte[1]). Zum sicheren und ungestörten Ein- und Auslaufen der Schiffe aus dem Bosporus war es nicht allein nötig, von seiten der Festung ausgedehnten Wach- und Beobachtungsdienst an Land und auf dem Wasser einzurichten, sondern es mußte den Kreuzern auch ein möglichst sicherer Kurs in das tiefe Wasser gewährleistet werden. Zu dem Zweck war aus Fahrzeugen aller Art eine Minensuchformation gebildet worden, die notdürftig und behelfsmäßig mit einem Gerät ausgerüstet war. Es kostete viel Mühe, die tapferen, aber seeungewohnten türkischen Besatzungen der kleinen Kanonen- und Torpedo-

[1]) Siehe Band I S. 57 ff.

boote und Schlepper an die Seefahrt im Schwarzen Meer, das in den Wintermonaten sehr unfreundlich sein konnte, zu gewöhnen. Der Dienst dieser kleinen, lahmen, schlecht bewaffneten Fahrzeuge war aber auch anstrengend und gefahrvoll genug. Jeder ein- und auslaufende Kreuzer mußte durch Minensuchfahrzeuge gesichert werden; außerdem wurde täglich eine festgelegte über 6 sm lange Fahrstraße abgesucht.

Wie bereits erwähnt, war man bei Aufstellung dieser Maßnahmen davon ausgegangen, daß das russische Minenmaterial hinsichtlich seiner Verwendbarkeit nicht wesentlich von dem deutschen abwiche. Es wurde damit gerechnet, daß Minen nur auf Tiefen bis zu 100 m gelegt werden könnten, und man sah dementsprechend die über dies Maß hinausgehenden Wassertiefen als ungefährdet an. Um so unangenehmer war die Überraschung, als am 26. Dezember 1914 vor dem Bosporus „Goeben" auf 180 m Wasser zwei Minentreffer erhielt[1]) (Karte 3). Bereits in der Nacht vom 4. zum 5. November 1914 hatten als Vergeltung für den Angriff auf die russische Küste vier russische Zerstörer vor der Bosporus-Einfahrt eine Minenunternehmung durchgeführt. Im ganzen waren 160 Treibminen und 80 verankerte Minen geworfen. Ein Viertel der Treibminen ist schon beim Werfen detoniert. Eine Wirkung hat diese Sperre nicht gehabt. Die zweite Unternehmung ist in der Nacht vom 21. zum 22. Dezember durch vier Hilfsstreuminendampfer, die durch schwere Streitkräfte gesichert wurden, durchgeführt worden. In zwei Sperrfeldern wurden 370 und 320 Minen, deren Ankertaue 165 m und 200 m lang waren, gelegt.

Die Minensuchfahrzeuge mußten nun erheblich weiter herausgeschickt werden, und es gelang ihnen auch, auf Wassertiefen von 200 m russische Minen zu finden und zu beseitigen. Bei dieser Überlegenheit der russischen Mine mußte das Arbeitsgebiet zum Säubern des Fahrwassers um das Mehrfache des bisherigen erweitert werden. Verluste waren bei diesen Arbeiten unausbleiblich. Am 30. Dezember 1914 lief der Minensuchdampfer „Rhone" auf eine Mine und sank mit einem Verlust von drei Mann der türkischen Besatzung. Am 2. Januar 1915 liefen die Kreuzer „Breslau", „Hamidie" und „Berk" aus dem Bosporus aus, um im östlichen Schwarzen Meer und an der Südküste der Krim Kreuzerkrieg zu führen. Diese Gelegenheit sollte benutzt werden, um den türkischen Dampfer „Kisil Irmik" nach Sunguldak zu geleiten. Dieser sollte eine Batterie von 4 kurzen 12 cm-Geschützen nebst Munition und Bedienungsmannschaft dorthin bringen. Sunguldak war der Förder- und Verlade-

[1]) Siehe Band I S. 72.

platz der türkischen Kohle am Schwarzen Meer, und seine Sicherung war für die Kriegführung von ausschlaggebender Bedeutung. Da russische Seestreitkräfte diesen Platz wiederholt beschossen hatten und mit empfindlicher Störung der Kohlenzufuhr gerechnet werden mußte, entschloß sich der Generalinspekteur der Küstenbefestigungen, Admiral v. Usedom, eine behelfsmäßige Verteidigung durch Hergabe der Batterie zu ermöglichen, und beauftragte mit ihrer Aufstellung seinen Generalstabsoffizier Kapitänleutnant v. Janson. Die alten, wenige tausend Meter weit feuernden Geschütze waren für diesen Zweck recht wenig geeignet, aber es war kein anderes Material vorhanden. Bald nach dem Auslaufen lief „Berk" in tiefer Dunkelheit auf eine Mine und wurde schwer beschädigt[1]).

Nach der Minenexplosion hatte der Dampfer „Kisil Irmik" kehrtgemacht und trat unter Führung von Kapitänleutnant v. Janson ohne Bedeckung durch ein Kriegsschiff am folgenden Tage die Fahrt nach Sunguldak allein an. Er erreichte dicht unter der Küste steuernd unangefochten sein Ziel. Die Batterie wurde aufgestellt und eine behelfsmäßige Landungsabwehr eingerichtet. Der moralische Wert war dabei die Hauptsache. Der Dampfer kehrte ohne Zwischenfall wieder zurück.

Am 10. Januar 1915 lief das Kanonenboot „Durak Reis" im Bosporus auf eine eigene Mine und wurde schwer beschädigt, so daß es für den Wachdienst bis auf weiteres nicht mehr in Frage kam.

Die Minensucharbeiten wurden von deutschen Offizieren geleitet. Bei der Unzulänglichkeit der türkischen Suchmittel war der durch sie geschaffene Minenschutz nur unvollkommen und reichte in keiner Weise aus, um die türkische Flotte vor weiteren Schäden zu bewahren. Bis in den Februar 1915 hinein war die Minensuchdivision voll in Anspruch genommen, die Ausfahrt aus dem Bosporus zu säubern. Es war unter diesen Umständen ein großes Glück für die Türken, daß die Russen nach dem Auslegen der vorher besprochenen Sperrfelder ihre Minentätigkeit vor dem Bosporus 1½ Jahr lang einstellten. Nur dies taktisch falsche Verhalten des Chefs der russischen Schwarzen-Meer-Flotte erlaubte es dem türkischen Suchverband, Wege für die Flotte freizuhalten. Wäre die Minentätigkeit planmäßig fortgesetzt, so hätten die Russen fraglos die Abschließung der türkischen Flotte von der offenen See erreichen können. So ließen sie dem Gegner Zeit, seinen Suchdienst auszubauen und zu vervollkommnen.

[1]) Siehe Band I S. 74.

Kapitel 4.

Die Vorgeschichte des Dardanellenkampfes.

Für die Meerengenverteidigung war Ende 1914 das Offenhalten des Bosporus die wichtigste und bedeutungsvollste Aufgabe. Hier handelte es sich darum, die Einfahrt auf das schärfste zu bewachen und sie, soweit es möglich war, von Minen zu säubern. Seit Kriegsbeginn hatte sich ein lebhafter Verkehr von Transportdampfern nach dem östlichen Schwarzen Meer entwickelt, wo über Trapezunt die türkische Kaukasusarmee Nachschub und Verstärkungen erhielt. Von größter Bedeutung für die Kriegführung der Türkei war die Aufrechterhaltung der Verbindung mit Sunguldak, dem Hauptkohlenhafen an der anatolischen Nordküste. Zur Sicherung der zahlreichen Transporte und zur Durchführung anderer militärischer Aufgaben waren Teile der türkischen Flotte in steigendem Maße in See. Die Bosporusverteidigung mußte damit rechnen, daß die gut geführte und gut ausgebildete russische Schwarze-Meer-Flotte die Einfahrt zum Ziel ihrer Unternehmung machen und mit ihren weittragenden schweren Geschützen die weniger gut armierten Befestigungen unter Feuer nehmen würde. Es war dies um so mehr zu erwarten, als Konstantinopel für die türkischen Seestreitkräfte die einzige Stelle war, wo sie ihre Ausrüstung ergänzen, Instandsetzungen vornehmen und den Besatzungen Ruhe gewähren konnten. Die geringe Entfernung vom russischen Hauptstützpunkt Sewastopol, die 300 sm beträgt, machte eine Unternehmung gegen die Bosporuseinfahrt besonders dann wahrscheinlich, wenn die „Goeben" sich in dem östlichen Teil des Schwarzen Meeres befand. Auch der Versuch einer Landung war in den Bereich der Möglichkeit zu ziehen. Daß bei dem besonderen Verständnis der Russen für das Minenwesen mit Minenverseuchung gerechnet wurde, ist bei der Tätigkeit der Minensuchdivision bereits erwähnt worden, ebenso daß trotz aller Aufmerksamkeit der Führung die russische Seekriegführung durch Havarie der „Goeben" einen Erfolg zu verzeichnen hatte. Bei den vorhandenen geringen Hilfsmitteln für die Kriegführung mußten Festungskommandantur und Generalinspektion bereits bei einer lauen feindlichen Kriegführung mit unendlichen Schwierigkeiten kämpfen, um ihrer Aufgabe gerecht zu werden; wie sehr mußten die Schwierigkeiten aber wachsen, wenn der Feind sich lebhafter diesem einzigartigen Angriffsobjekt zuwenden würde!

Demgegenüber schien, rein äußerlich betrachtet, die Lage an den Dardanellen weniger bedenklich zu sein. Außer der kurzen Beschießung am

3. November und zwei Unterseebootsangriffen hatte sich der Feind nicht bemerkbar gemacht, und als Ausfahrtstraße für eigene Streitkräfte konnten die Dardanellen bei der ganzen Kriegslage nicht in Frage kommen. Die Admirale v. Usedom und Merten sahen aber klar voraus, daß diese Straße doch Schauplatz gewaltiger Kriegsereignisse werden mußte. Die Anwesenheit besonders starker englischer und französischer Streitkräfte und Gerüchte mancher Art, die über das neutrale Ausland ihren Weg nach Konstantinopel fanden, ließen darauf schließen, daß die feindlichen Mächte die Schlüsselstellung des Krieges im östlichen Mittelmeer nicht unbehelligt lassen würden.

Ganz abgesehen von den vorliegenden Nachrichten aber vertrat Admiral v. Usedom von vornherein den Standpunkt, daß die Bedeutung des türkischen Bundesgenossen für die Mittelmächte in erster Linie durch den Besitz der Meerengen gegeben war, und daß die Entscheidung auf diesem Kriegsschauplatz wegen der Meerengen und an den Meerengen fallen müsse. Deshalb stellte er ihre Verteidigung bei jeder Gelegenheit immer wieder in den Vordergrund, und deshalb erblickte er auch in den feindlichen Flottenteilen vor den Dardanellen von vornherein den Hauptgegner. An die russische Aktivität gegen den Bosporus wollte Admiral v. Usedom nicht glauben, und der Verlauf hat ihm recht gegeben.

Schon während der bewaffneten Neutralität der Türkei, am 19. August 1914, hatte der griechische Ministerpräsident Venizelos den Engländern angeboten, die griechischen Land- und Seestreitkräfte zur Verfügung zu stellen. Dies war damals für die englische Regierung von Bedeutung, weil sie damit rechnete, daß die Türkei über kurz oder lang sich gegen sie erklären würde. Es war ihr auch bekannt, daß der griechische Generalstab Pläne für eine Landung an den Dardanellen ausgearbeitet hatte. Im Gegensatz zu den späteren Ereignissen ging der griechische Vorschlag von einer reinen Landoperation aus. Die englische Flotte sollte nur die griechischen Transportschiffe decken und die Landung der Armee sichern, letztere sollte die Gallipoli-Halbinsel besetzen und nach Wegnahme der im Rücken ungesicherten Küstenwerke für die Flotte die Möglichkeit schaffen, die Meerenge ohne Schwierigkeit zu durchfahren und vor Konstantinopel zu erscheinen. Da damals die Halbinsel Gallipoli nur von schwachen türkischen Streitkräften besetzt war, wäre eine englisch-griechische Unternehmung wohl durchführbar gewesen.

Trotz der mit einem solchen Bündnis verknüpften günstigen militärischen Aussichten lehnte die englische Regierung es ab, weil sie besorgte, daß das Bündnis Veranlassung zu einer sofortigen Kriegserklärung der Türkei und auch Bulgariens werden würde. Dieses Land war seit den

Ereignissen des letzten Balkankrieges, als es sich durch den Bund Griechenland-Serbien-Rumänien seiner erkämpften Erfolge beraubt sah, keinem dieser Staaten freundlich gesonnen. Es war kaum zu erwarten, daß es einem Konflikt Griechenlands mit der Türkei untätig zuschauen würde. Durch eine feindliche Haltung Bulgariens wäre aber Griechenland in eine schwierige Lage geraten, da Serbien, im Kampf gegen Österreich stehend, eine Unterstützung nicht bieten konnte. Aber auch England war nicht imstande, für diesen Fall Griechenland genügende Sicherheit zu gewähren.

Immerhin wurde auf Veranlassung der englischen Admiralität durch den Konteradmiral Mark Kerr, den Chef der englischen Marinemission in Griechenland, mit dem griechischen Generalstab über ein Unternehmen gegen die Dardanellen verhandelt. Dieser erklärte, daß ein solches möglich sei. Die Beteiligung konnte aber nur dann in Frage kommen, wenn Bulgarien gleichzeitig gegen die Türkei marschierte. Um dies zu erreichen, hätten Serbien und Griechenland Gebietsabtretungen gewähren müssen. Dies konnte aber die Entente billigerweise nicht verlangen. Wenn auch Serbiens Bestehen von dem Sieg der Entente abhing, so glaubte diese doch nicht berechtigt zu sein, serbisches Gebiet Bulgarien zu versprechen oder die serbische Regierung zu veranlassen, das nach dem Kriege 1912 erworbene Gebiet, das ursprünglich Bulgariens Anteil gewesen war, abzutreten. Mit Griechenland stand es nicht anders. Als Belohnung für seine Teilnahme am Kriege konnte nicht die Abtretung von griechischem Gebiet an Bulgarien gefordert werden. Auf ungewisse Versprechungen wollte Griechenland sich nicht einlassen. Churchill, der Erste Lord der Admiralität, brachte im englischen Auswärtigen Amt eine Verstärkung der griechischen Truppen durch 50 000 Mann Russen in Vorschlag. Diese sollten vor allem die von Bulgarien drohenden Gefahren ausschalten. Die russische Regierung ließ aber erklären, sie könne keinen Mann entbehren und müsse sogar die Kaukasusfront schwächen, um sich gegen die deutschen Angriffe halten zu können. England selbst hatte keine Truppen zur Verfügung; aus Australien und Neuseeland waren zwar Unterstützungen unterwegs; sie mußten aber in Ägypten erst ausgebildet werden. Zu dem kam, daß es den russischen Plänen durchaus widersprochen hätte, wenn die Griechen mit ihrem König an der Spitze als Sieger in Konstantinopel eingezogen wären, war doch der Besitz dieser Stadt seit Peter dem Großen das erstrebte Ziel der russischen Politik. Selbst die treueste Anhänglichkeit des Zaren an die Verbündeten und seine Autorität als absoluter Herrscher würde den Ausbruch schweren Unwillens in Rußland nicht haben verhindern können. Die Folge wäre sicher Rußlands Austritt aus der Entente gewesen. Hierauf durfte England es aber nicht ankommen lassen.

Als Griechenland sah, daß sein Anerbieten die erhoffte Unterstützung und freudige Aufnahme bei England nicht fand, zog es seinen Vorschlag zurück.

Churchill berichtet[1]), daß er im Einvernehmen mit Lord Fisher, dem I. Seelord der britischen Admiralität, am 25. November 1914 dem Kriegsrat vorgeschlagen habe, die durch einen türkischen Angriff bedrohte Lage Ägyptens durch einen Angriff von Landtruppenteilen auf die Gallipoli-Halbinsel abzuwenden. Zwei Divisionen australischer Truppen und eine schon in Ägypten befindliche Territorialdivision sollten den Kern einer Truppe bilden, die entweder bei Alexandrette oder auf Gallipoli eine entscheidende Rolle würde spielen können. Die Anregung der englischen Admiralität, für alle Fälle Transportfahrzeuge und Pferdeleichter nach Alexandrien zu legen, wurde aber zu diesem Zeitpunkt vom Kriegsamt als überflüssig abgelehnt. Churchills Vorschlag war damit erledigt. Die Dardanellenfrage ruhte.

Zur Beurteilung der Gesamtlage, wie sie sich der Entente, in erster Linie England, damals bot, ist es wichtig, sich über die östliche Front ein Bild zu machen. In Frankreich herrschte im Winter 1914 ein gewisser Stillstand. Im Osten war Rußland von den deutschen Armeen Hindenburgs auf das heftigste bedrängt und hatte ungeheuere Verluste an Mannschaften und Material erlitten. Artillerie, Maschinengewehre, selbst Gewehre fehlten den russischen Truppen, ebenso herrschte Mangel an Munition. Unter diesen Verhältnissen war der türkische Angriff auf die Kaukasusfront besonders bedeutungsvoll, zwang er doch die russische Heeresleitung, eine neue Armee auf diesem Kriegsschauplatz bereitzustellen. Es lag daher für die verbündeten Generalstäbe nahe, sich damit zu beschäftigen, wie der Bedrohung durch die türkische Kaukasus-Armee am schnellsten begegnet und dem russischen Bundesgenossen Hilfe gebracht werden konnte. Sie konnte sowohl auf dem nördlichen als auf dem südlichen Flügel erfolgen. Für eine wirksame Unterstützung des nördlichen Flügels war die Erringung der Seeherrschaft in der Ostsee Vorbedingung. Hierzu war die Besetzung der dänischen Inseln und die entscheidende Niederlage der deutschen Hochseeflotte nötig. Beherrschte die englische Flotte erst die Ostsee, so konnte der russischen Front das fehlende Kriegsmaterial über ihre Ostseehäfen zugeführt und so ihre Kampfkraft gehoben werden. Dann waren die Russen imstande, unter dem Schutz der verbündeten Flotte Landungen an der offenen deutschen Küste vorzunehmen und dadurch Deutschland in eine kritische Lage zu versetzen.

---

[1]) Weltkrisis Band 2, S. 31.

Auf dem südlichen Flügel der russischen Front war die Türkei ein verhältnismäßig schwacher Gegner, der von seinen stärkeren Bundesgenossen durch die neutralen Balkanstaaten Bulgarien und Rumänien getrennt war. Für die Diplomatie der Entente mußte es darauf ankommen, die beiden miteinander feindlichen Balkanstaaten zu einigen, und ihnen für den Fall der Niederwerfung der Mittelmächte Gebiete der Türkei und Ungarns zuzusprechen. Auch glaubte England damit rechnen zu können, daß Italien wegen seiner Balkaninteressen nicht untätig zusehen würde, sondern sich auf die Seite der Entente stellen würde. Damit würde die feindliche Koalition einen gewaltigen Zuwachs an Macht erhalten, der von entscheidender Bedeutung werden mußte.

In dieser ungeklärten militärischen Lage wurde die englische Kriegsleitung am 2. Januar 1915 durch eine Depesche des englischen Botschafters in St. Petersburg, Buchanan, überrascht, in der er zum Ausdruck brachte, daß die Lage im Kaukasus für die Russen in der letzten Dezemberwoche sehr bedenklich geworden sei. Der dringenden Bitte des russischen Armeebefehlshabers im Kaukasus um Verstärkungen hatte der Oberbefehlshaber, Großfürst Nikolai Nikolajewitsch, jedoch nicht entsprechen können, vielmehr mußten Truppen aus der Kaukasusfront herausgezogen werden, um sie gegen die deutsche Linie einzusetzen. Seine Angriffsabsichten auf die deutsch-österreichische Front wollte der Großfürst nicht aufgeben, er konnte daher auf die Verstärkung aus dem Kaukasus nicht verzichten. Um die türkische Heeresleitung zu veranlassen, ihre Truppen von dort zurückzuziehen und dadurch seine dortige Front zu entlasten, ließ der russische Oberbefehlshaber dringend anfragen, ob es nicht möglich wäre, an irgendeiner Stelle gegen die Türkei mit Land- oder Seestreitkräften zu demonstrieren.

Dies Telegramm veranlaßte den englischen Kriegsminister Lord Kitchener zu folgendem Schreiben an den Ersten Lord der Admiralität Churchill[1]): „Ich sehe nicht, wie wir irgend etwas tun können, was den Russen ernstlich im Kaukasus helfen wird. Die Türken ziehen offensichtlich die meisten ihrer Truppen von Adrianopel zurück und brauchen sie zur Verstärkung ihrer Armee gegen Rußland, indem sie sie voraussichtlich über das Schwarze Meer transportieren ... Wir haben keine Truppen, um irgendwo zu landen ... Der einzige Platz, an dem eine Demonstration einigen Erfolg haben könnte, Verstärkungstransporte nach dem Osten aufzuhalten, könnten die Dardanellen sein ... Zu irgend etwas Großem werden wir nicht vor einigen Monaten bereit sein."

[1]) Dardanelles Commission I, Nr. 52.

Trotz der unübersichtlichen und ungeklärten Lage sah sich Lord Kitchener, wohl zur Beruhigung des russischen Großfürsten, veranlaßt, zu telegraphieren, daß Vorbereitungen für eine Demonstration gegen die Türkei getroffen würden. Damit hatte sich aber die englische Kriegsleitung dem russischen Verbündeten gegenüber festgelegt.

Die Frage rief, mit einiger Überstürzung, den I. Seelord der Admiralität, Lord Fisher, auf den Plan, der schon am 3. Januar mit einem, seinem explosiven Charakter entsprechenden Vorschlag an den Ersten Lord Winston Churchill herantrat. Neben einer groß angelegten Landung der indischen Truppen und 75 000 Mann Engländer, die von der Westfront zurückgezogen werden sollten, bei Haifa und Alexandrette zur Besetzung der Ölfelder, sollten die griechische Armee gegen Gallipoli vorgehen und die Dardanellen mit den älteren Linienschiffen der „Majestic"- und „Canopus"-Klasse forciert werden. Churchill war der Ansicht, daß der Vorschlag in dieser Form nicht durchführbar war; die Initiative und die Größe der Aufgabe faszinierten ihn aber doch in hohem Maße. Nach einer kurzen Besprechung mit seinen Ministerkollegen Lloyd George und Balfour und eingehender Beratung mit Lord Fisher und Admiral Jackson wurde, um für alle Fälle klar zu sehen, von der Admiralität am 3. Januar 1915 an Vizeadmiral Carden, den Befehlshaber der englischen Seestreitkräfte vor den Dardanellen, folgendes Telegramm gerichtet[1]): „Glauben Sie, daß es eine erfolgversprechende Operation ist, die Dardanellen nur mit Schiffen zu forcieren? Es kann angenommen werden, daß ältere Linienschiffe dabei Verwendung finden, daß sie von Minensuchern begleitet werden und ihnen Transporter oder andere Handelsschiffe als Sperrbrecher vorausfahren. Die Wichtigkeit der Erfolge würde schwere Verluste rechtfertigen. Was ist Ihre Ansicht?"

Am 5. Januar antwortete Vizeadmiral Carden:

„Ich glaube nicht, daß die Dardanellen durch Handstreich genommen werden können, aber sie können mit einer großen Zahl von Schiffen durch ausgedehnte Operationen bezwungen werden."

In diesem grundlegenden Irrtum des englischen Seebefehlshabers lag die Ursache zum türkischen Erfolg. Die Dinge lagen genau umgekehrt. Auch Admiral v. Usedom war sich darüber klar, daß die Dardanellen jederzeit forciert werden konnten, wenn auch unter Verlust einiger Schiffe durch Minentreffer. Erst der Versuch, die Küstenverteidigung durch Seestreit-

[1]) Dardanelles Commission I, Nr. 54, 55.

kräfte niederzukämpfen, gab der Verteidigung die Möglichkeit zu wirksamer Gegenwehr in die Hand. Die Gelegenheit, den Angreifer entscheidend zu schädigen, bot sich erst, als der Gegner methodisch im Wirkungsbereich der Verteidigungsmittel der Festung vorging. Die Verteidigung mußte alles daran setzen, den Kampf so lange als möglich hinzuziehen.

Die Antwort Cardens wurde vom Ersten Lord im Kriegsrat verlesen. Ein bestimmter Entschluß wurde dazu nicht gefaßt. Churchill besprach auf Grund des Telegramms mit dem Chef des Stabes, Admiral Oliver, und dem Admiral Sir Henry Jackson vom Admiralstab die Lage und stellte fest, daß beide Offiziere mit Vizeadmiral Carden darin übereinstimmten, daß die Dardanellen schrittweise bezwungen werden könnten. Admiral Jackson glaubte aber, daß Truppen die von der Flotte errungenen Erfolge durch Niederkämpfen der Werke nach Landung auf der Gallipoli-Halbinsel sichern und dann Konstantinopel besetzen müßten. Er befand sich mit dieser Ansicht im Gegensatz zu der von Churchill in seinem Telegramm vom 3. Januar an Admiral Carden gerichteten Anfrage, ob die Flotte allein das Unternehmen durchzuführen in der Lage wäre. Der I. Seelord, Lord Fisher, der letzten Endes für die Einleitung strategischer Maßnahmen entscheidend war, nahm an diesen Besprechungen nicht teil. Churchill forderte, ohne sein besonderes Einverständnis hierzu eingeholt zu haben, da er seine positive Einstellung zu der Frage kannte, von Vizeadmiral Carden am 6. Januar Angaben darüber ein, wie er sich die Durchführung der Unternehmung dächte. Es wurde ihm in diesem Telegramm zum Ausdruck gebracht, daß „hohe Autoritäten" mit seiner Meinung übereinstimmten. Carden mußte also wohl annehmen, daß hiermit in erster Linie der I. Seelord, Lord Fisher, gemeint war. In einer Besprechung im Kriegsrat am 8. Januar wurde von Kitchener auch eine gemeinsame Flotten- und Armeeunternehmung gegen die Dardanellen erörtert. Er glaubte, daß 150 000 Mann Landungstruppen hierfür nötig sein würden; er betonte aber, daß keine verfügbar wären. So war die Behandlung der Lage durch ihn nur theoretisch.

Cardens am 11. Januar abgegebene Antwort war sehr eingehend. Vier Operationen waren seiner Ansicht nach nötig:

1. Die Zerstörung der Verteidigungsanlagen in der Einfahrt zu den Dardanellen.
2. Unternehmung innerhalb der Meerenge, um die Verteidigungsmittel bis einschließlich Batterie Dardanos zu vernichten.
3. Vernichtung der Befestigungen in den Engen bei Tschanak.

4. Herstellen einer Durchfahrt durch die Minenfelder und Vorgehen durch die Engen, darauf Niederkämpfen der weiter oberhalb gelegenen Forts und Vormarsch in das Marmarameer.

Während der Unternehmungen zu 1. und 2. sollte ein Linienschiffsgeschwader an der Küste operieren, die Befestigungen bei Bulair beschießen und die Batterie bei Gaba Tepe niederkämpfen. Dazu hielt der Admiral 12 Linienschiffe, von denen 4 mit Steilfeuergeschützen ausgerüstet sein sollten, für nötig, ferner 3 Schlachtkreuzer, von denen 2 in das Marmarameer einlaufen sollten, außerdem 3 Kleine Kreuzer, einen Flottillenführerkreuzer, 16 Zerstörer, 6 U-Boote, 4 Seeflugzeuge, 12 Minensucher einschließlich 4 Boote der Hochseeverbände, 1 Lazarettschiff, 6 Kohlendampfer und 2 Munitionsdampfer. Bei dieser Zahl sei mit eintretenden Verlusten gerechnet.

Die Durchführung der Unternehmung dachte sich der Admiral folgendermaßen:

Eingehende Aufklärung durch Seeflugzeuge, darnach

1. zunächst indirekte Beschießung der Außenwerke, dann völliges Niederkämpfen durch direktes Feuer auf entscheidenden Entfernungen. Zerstören der Torpedo- und Sperrbatterien in der Einfahrt. Räumen der Minensperren.
2. Vormarsch der Linienschiffe hinter Minenräumfahrzeugen in die Straße bis zu einem Punkt, von dem aus Batterie Dardanos zum Schweigen gebracht werden konnte.
3. Lebhafte indirekte Beschießung der Forts durch die Schlachtkreuzer von Gaba Tepe aus unter seitlicher Beobachtung durch Linienschiffe. Dann völlige Niederkämpfung durch direkte Beschießung auf wirksamen Schußweiten.
4. Vordringen der Linienschiffe hinter Minensuchformationen in die Meerengen. Indirekte Beschießung der Forts Degurmen Burnu und Anatoli Medschidie von Gaba Tepe aus, ersteres unter Fliegerbeobachtung, dann direkte Beschießung. Nach dem Räumen der Minensperren in der Meerenge und Niederkämpfen des Forts Nagara durch direktes Feuer Eindringen der Seestreitkräfte in das Marmarameer hinter einer Minensuchdivision.

Für die Aufgabe unter 3. wurde mit großem Munitionsverbrauch gerechnet. Die Schwierigkeiten zu 2. wuchsen erheblich, wenn „Goeben" an der Verteidigung teilnahm. Konnten U-Boote nicht zum Angriff angesetzt werden, mußten die Schlachtkreuzer durch indirektes Feuer von Gaba Tepe oder durch direktes Feuer helfen. Die Dauer der Unternehmung würde vom Wetter abhängig sein, da häufig Stürme aufträten, und von

dem Eindruck, den das Bombardement auf den Feind machen würde. Ungefähr innerhalb eines Monats würde sie sich durchführen lassen.

Die Höhe des Munitionsverbrauchs würde noch veranschlagt werden. Für die weiteren Operationen käme folgende Verteilung der Seestreitkräfte in Frage:

Für das Marmarameer 2 Schlachtkreuzer, 4 Linienschiffe, 3 Kleine Kreuzer, 1 Flottillenführerschiff, 12 Zerstörer, 3 U-Boote, 1 Munitionsschiff, 4 Sperrbrecher.

Die übrigen Seestreitkräfte hätten die Durchfahrt durch die Meerenge offenzuhalten und die Minenräumboote beim Aufräumen der Sperren zu sichern.

Am 12. Januar erhielten die leitenden Persönlichkeiten der Admiralität, I. Seelord, Sekretär, Stabschef eine Note des Ersten Lords, in der kurz gesagt war, daß die Forcierung der Dardanellen, wie sie vorgeschlagen wäre, und die Ankunft eines englischen Geschwaders, stark genug, die türkische Flotte im Marmarameer zu schlagen, ein höchst bedeutungsvoller Sieg sein und die ganze Kriegslage im Osten zugunsten der Entente ändern würde. Es war dann weiter darin die beabsichtigte Verteilung der Schiffe, die zur Durchführung der von Vizeadmiral Carden vorgeschlagenen und von ihm zu leitenden Flottenunternehmung gebraucht wurden, besprochen. Die ganzen Vorbereitungen sollten streng geheim behandelt werden. Zum Schluß ordnete der Erste Lord die Ausarbeitung eines endgültigen Angriffsplanes an.

Der 13. Januar sah den Kriegsrat zu einer Sitzung versammelt. Die politische Lage war so, daß man sich darüber schlüssig werden mußte, in welcher Richtung ein Schlag erfolgen sollte, um Rußland zu entlasten und Bulgarien daran zu hindern, sich den Mittelmächten anzuschließen. Alle anderen Vorschläge, die hierzu gemacht wurden, wurden verworfen; es blieb nur das Dardanellenunternehmen übrig. Der Erste Lord der Admiralität, Churchill, trug in der Sitzung des Kriegsrats die Vorschläge von Vizeadmiral Carden vor und erläuterte die Maßnahmen, die von der Heimat durch Entsendung von Schiffen getroffen werden mußten. Er schloß seine Ausführungen damit, daß die Admiralität dabei wäre, die Frage eingehend zu prüfen, und daß sie glaubte, einen Plan entwerfen zu können, um systematisch alle Forts innerhalb weniger Wochen niederzukämpfen. Sobald dies geschehen sei, würden die Minenfelder geräumt werden und die Flotte würde nach Konstantinopel gehen und die „Goeben" vernichten. Von Feldgeschützen oder Gewehren hätte die Flotte nichts zu fürchten, die wären nur eine Unbequemlichkeit. Lord Kitchener hielt den Plan eines Versuches wert. Die Beschießung könnte eingestellt werden, wenn sie ohne

Wirkung bliebe. Die in der Sitzung anwesenden Offiziere der Admiralität haben zu diesem Plan während des Kriegsrats keine Stellung genommen. Auf Grund der vom Ersten Lord vorgetragenen Darlegungen entschied der Kriegsrat am 13. Januar:

„Die Admiralität soll Vorbereitungen treffen für ein Flottenunternehmen im Februar, um mit Konstantinopel als Endziel die Halbinsel Gallipoli zu beschießen und einzunehmen."

Eine der notwendigen Vorbereitungen war die Besprechung mit dem französischen Bundesgenossen. Gelegentlich des Besuchs des französischen Marineministers Augagneur in London wurde über die Verwendung der englischen und französischen Flotte im Mittelmeer verhandelt. Die besprochenen Einzelheiten wurden dann von der französischen Regierung gutgeheißen, vor allem wurde zugestimmt, daß der gemeinsame Oberbefehl von Admiral Carden ausgeübt werden sollte.

Von der Admiralität waren inzwischen namhafte Verstärkungen für die Mittelmeerflotte verfügt worden. Die bedeutendste war die Entsendung der „Queen Elizabeth". Das erste mit 38 cm-Geschützen ausgerüstete Großkampfschiff war gerade fertiggestellt und sollte zum Anschießen und zum Kalibrieren der Geschütze in die ruhigen Gewässer des Mittelmeeres gehen. Die Admiralität beschloß, das Schiff Vizeadmiral Carden zur Beschießung der Dardanellen zur Verfügung zu stellen. Bei der großen Reichweite seiner schweren Geschütze sollte es gegen die türkischen Werke feuern, ohne daß es selbst im geringsten durch feindliche Gegenwirkung gefährdet war. Es konnte also die notwendigen Erprobungsübungen gegen kriegsmäßige Ziele durchführen. „Queen Elizabeth" war zudem der „Goeben" an Gefechtswert überlegen. Weiter wurde der Schlachtkreuzer „Inflexible" entsandt, der das bisherige Flaggschiff, den Schlachtkreuzer „Indefatigable", der zur Instandsetzung vorübergehend nach Malta gehen sollte, zu ersetzen hatte. Ferner traten als erhebliche Verstärkung zur Mittelmeerflotte die beiden Linienschiffe „Lord Nelson" und „Agamemnon", zwei Schiffe von bedeutender Kampfkraft, die letzten Vorgänger der Großkampfschiffe.

Nach der Besprechung mit dem französischen Marineminister setzte am 15. Januar der Erste Lord der Admiralität den Großfürsten Nikolai Nikolajewitsch von Rußland von der beabsichtigten Unternehmung in Kenntnis. Er sprach in seinem Telegramm die Hoffnung aus, daß die russische Regierung in kraftvoller Zusammenarbeit mit dieser Unternehmung im gegebenen Augenblick vor dem Bosporus die Operation durch Seestreitkräfte unterstützen werde. Auch hoffe er, daß russische Truppen bereitgestellt würden, um bei fortschreitendem Angriff die Erfolge der Alliierten zu verstärken. Es werde zweckmäßig sein, die russischen Streit-

kräfte aber erst dann einzusetzen, wenn die äußeren Dardanellenforts gefallen wären, damit der Anschein eines ernsteren Rückschlages vermieden werde, falls bei Beginn des Unternehmens nicht alles nach Wunsch gehen sollte. Es sollte jedoch bis zum Ende durchgeführt werden, und die Mitwirkung der russischen Flotte würde im gegebenen Augenblick sehr erwünscht sein.

In der russischen Antwort, die am 26. Januar einging, wurde betont, daß Rußland nicht in der Lage wäre, sich unmittelbar an einer Unternehmung gegen die Türkei zu beteiligen. Die russische Schwarze-Meer-Flotte wäre der türkischen Flotte gerade gewachsen, und zwar auch nur dann, wenn sie ihr geschlossen gegenübertreten könnte. Die Schwäche der russischen Schwarzen-Meer-Flotte würde sich erst ändern nach Fertigstellung des ersten Großkampfschiffes, moderner Unterseeboote und Zerstörer, was aber nicht vor Mai der Fall sein würde. Die Armierung der Bosporusbatterien ließe nach Kaliber und Zahl, verglichen mit der der russischen Schiffe, einen erfolgversprechenden Angriff durch die Flotte nicht zu. Aber jede Unternehmung gegen die Türkei müßte für die Verbündeten von großer Wichtigkeit sein. Ein erfolgreicher Angriff würde die Haltung der neutralen Balkanstaaten entscheidend beeinflussen und die Türkei ausschalten.

Der I. Seelord, Lord Fisher, der in seinem Antrage vom 3. Januar 1915 nur die älteren, für den Nordseekrieg entbehrlichen Linienschiffe der „Majestic-“ und „Canopus“-Klasse für die Forcierung der Dardanellen vorgesehen hatte, war bald nach der Sitzung des Kriegsrats am 13. Januar zu der Überzeugung gekommen, daß das geplante Vorgehen gegen die Befestigungen der Dardanellen einen Umfang anzunehmen drohte, der ihm im Hinblick auf die übrigen Aufgaben der Flotte, vornehmlich in der Nordsee, bedenklich erschien. Er sah sich veranlaßt, dem Erstminister Asquith am 25. Januar eine Denkschrift einzureichen, in der er für andere Verwendung der Flotte als für ein Unternehmen gegen die Dardanellen eintrat und davor warnte, die Kräfte zu zersplittern. Unmittelbar vor der Sitzung des Kriegsrats am 28. Januar besprachen Asquith, Churchill und Lord Fisher die Lage miteinander, und Lord Fisher schlug hierbei andere Operationen vor, während Churchill den Angriff auf die Dardanellen befürwortete. Asquith stellte sich auf Churchills Seite. In der sich unmittelbar anschließenden Sitzung des Kriegsrats wurde von allen Teilnehmern die Aktion befürwortet, nachdem auch noch bekanntgegeben war, daß Großfürst Nikolai Nikolajewitsch begeistert zugestimmt hätte und der Ansicht sei, daß durch die Unternehmung eine wesentliche Entlastung der russischen Front eintreten würde. Auch die französische Admiralität hatte ihr

Einverständnis erklärt. Lord Kitchener äußerte sich dahin, daß der Flottenangriff im Falle eines Erfolges der Wirkung eines glücklichen Feldzuges gleichkommen würde. Ein Vorzug des Planes sei es, daß das Unternehmen abgebrochen werden könnte, wenn die Fortschritte nicht befriedigten. Auch Balfour und Grey sprachen sich für das Dardanellenunternehmen aus. Letzterer hob den Einfluß auf die Haltung Bulgariens und der übrigen Balkanstaaten hervor. Nur Lord Fisher verhielt sich zurückhaltend. Als er merkte, daß den von ihm erhobenen und mündlich dem Erstminister vorgetragenen Bedenken keine Beachtung geschenkt wurde, erhob er sich, um den Sitzungssaal zu verlassen in der Absicht, seinen Abschied einzureichen. Lord Kitchener gelang es, ihn nach einer längeren Unterredung unter vier Augen zu veranlassen, von diesem Schritt abzusehen. Es ist zu beachten, daß im Kriegsrat Lord Kitchener Stimmrecht besaß, nicht aber Lord Fisher und der Chef des Admiralstabes, Admiral Wilson, die beide sich nur gutachtlich äußern konnten und sich überdies sehr zurückhielten und ohne besondere Aufforderung seitens eines Mitgliedes des Kriegsrats nicht das Wort nahmen. Die endgültige Entscheidung fiel nach diesem Zwischenfall in einer zweiten Sitzung am Nachmittag desselben Tages. Churchill hatte vorher eine Aussprache mit Lord Fisher, in der er diesen schließlich dazu brachte, dem Plan zuzustimmen. Infolgedessen konnte Churchill in der Sitzung den Entschluß der Admiralität bekanntgeben, daß sie die Aufgabe, für die sich der Kriegsrat entschlossen hatte, durchführen würde. Damit war endgültig die Entscheidung für eine Unternehmung der Flotte gegen die Dardanellen gefallen, und zwar im Gegensatz zu dem vom griechischen Generalstab im August 1914 ausgearbeiteten Feldzugsplan, bei dem die Flotte nur die Überführung und Landung der Truppen decken sollte, für eine reine Flottenoperation.

Kapitel 5.

Der erste Großangriff. — Die Niederkämpfung der Außenwerke.

Die Vorbereitungen des Feindes für eine Unternehmung gegen die Dardanellen blieben nicht unbemerkt. Es kamen nach Konstantinopel zuerst unbestimmte Nachrichten; Mitte Februar wurden sie aber bestimmter. Am 15. telegraphierte der österreichische Flottenchef, Admiral Haus, aus Pola ziemlich ausführlich über die Bewegungen englischer Linienschiffe und Kreuzer von Malta mit östlichem Kurse, ferner über die Anwesenheit von Kohlendampfern und Minensuchfahrzeugen in Malta. Der Schluß des Telegramms lautete: „Jedenfalls große Aktion gegen Dardanellen bevorstehend." In den folgenden Tagen wurden die Nachrichten von verschiedenen Seiten aus Rom, Athen, Madrid bestätigt. Admiral v. Usedom erbat infolgedessen vom Flottenchef die Entsendung der Linienschiffe „Heireddin Barbarossa" und „Torgut Reis" nach den Dardanellen, damit sie jederzeit im Falle eines Angriffs zur Verfügung waren. Beide Schiffe trafen am 17. Februar ein. Der Generalinspekteur begab sich am 17. selbst an die Dardanellen, ihm schlossen sich Enver Pascha und sein Generalstabschef, Generalmajor Bronsart v. Schellendorff, an.

Hier hatte in den ruhigen Wochen die Ausbildungstätigkeit ihren ungestörten Fortgang genommen; durch Schießübungen und Festungsübungen bei Tage und bei Nacht waren Fortbesatzungen, Batterie- und Scheinwerfermannschaften und die Fernsprechbedienungen weiter ausgebildet worden, so daß der Festungskommandant, Oberst Dschewad, und der Delegierte des Hauptquartiers, Vizeadmiral Merten, einen verhältnismäßig günstigen Eindruck von dem Zustand der Festung gewonnen hatten. In der Besetzung der Werke war eine Änderung vorgenommen. In dem auf asiatischer Seite gelegenen Außenwerk Orhanie waren am 15. Februar die Hauptnummern der Geschütze mit deutschem Personal besetzt worden. Batteriekommandeur wurde Leutnant zur See Woermann. Gute Fortschritte hatte auch die Ausbildung der Steilfeuerbatterien der Armee gemacht. Der Kommandeur, Oberstleutnant Wehrle, hatte die Geschütze verschiedensten Kalibers, Haubitzen und Kanonen, zum Teil bulgarischen Ursprungs aus der Beute von der Rückeroberung Adrianopels im letzten Balkankriege, auf beiden Ufern der Dardanellen verteilt. Ihre Aufgabe

bestand im wesentlichen darin, aus Stellungen beiderseits der Bucht von Erenköi den Feind, wenn er nach Niederkämpfung der Außenwerke in die Meerenge eingedrungen war, unter Feuer zu nehmen. Die feindliche Flotte sollte dadurch gezwungen werden, in Fahrt zu bleiben, um sie so daran zu hindern, die Hauptverteidigungswerke bei Kilid Bahr und Tschanak ungestört beschießen zu können. In überaus geschickter Weise hatte Oberstleutnant Wehrle seine Batterien verteilt. Die Ufergestaltung war für die Aufstellung günstig. Die Geschütze wurden auf dem schmalen Grat, den das Steilufer bildete, in Einschnitten des Ufers aufgestellt. Für die Flachbahngeschütze der Schiffe boten sie nur ein sehr geringes Ziel. Weitschüsse mußten weit hinter ihnen in das Tal fallen, Kurzschüsse an der steilen Wand unterhalb des Ziels unschädlich detonieren.

Zwischen und hinter den Batterien wurden zahlreiche Geschütze ältester Konstruktion aus dem Zeughaus der Festung aufgestellt und als Scheinbatterien mit rauchstarken Manöverkartuschen ausgerüstet.

Auf englischer Seite wurden auf Grund der von der Heimat erteilten Befehle alle Vorbereitungen getroffen, um mit der Unternehmung der Seestreitkräfte gegen die Befestigungen zu beginnen.

Der englische Oberbefehlshaber, Vizeadmiral Carden, hatte seine Flagge auf dem Schlachtkreuzer „Inflexible“ gesetzt. Er hatte davon Abstand genommen, sich auf dem neuesten und stärksten Linienschiff, „Queen Elizabeth“, einzuschiffen, weil dieses durch eine Turbinenhavarie in der Geschwindigkeit auf 15 sm herabgesetzt war. Das Flaggschiff des II. Admirals, Konteradmiral de Robeck, war das Linienschiff „Vengeance“. Nachdem alles bis ins einzelne durchgearbeitet, war Vizeadmiral Carden bereit, im Februar loszuschlagen. Bei den Vorbereitungen für die Unternehmung stellte es sich als unumgänglich notwendig heraus, einen sicheren Stützpunkt für alle Operationen zu haben. Hierfür war die Mudros-Bucht auf der griechischen Insel Lemnos besonders geeignet. Bei der englischen Regierung bestanden zwar Bedenken, sie zu benutzen, weil die Insel dem neutralen Griechenland gehörte. Nach Corbett hat aber der griechische Ministerpräsident Venizelos die englische Regierung aus dieser unbequemen Lage befreit[1]). Seit dem letzten Balkankrieg hatte Griechenland von Lemnos und den übrigen vor den Dardanellen liegenden Inseln Besitz ergriffen, die Türkei hatte aber nie ihr Hoheitsrecht aufgegeben. Um den Engländern aus der Verlegenheit zu helfen, machte Venizelos den Vorschlag, die Insel nun wieder als türkische anzusehen! Als nunmehr feindliche konnte sie ohne weiteres von den Engländern besetzt werden.

[1]) Corbett II S. 123.

So wurden auch Imbros, Tenedos und die kleineren vor den Dardanellen gelegenen Inseln zu Stützpunkten eingerichtet und ausgebaut. Für den Hauptstützpunkt in der Mudros-Bucht wurde Konteradmiral Wemyß zum Befehlshaber ernannt.

Am 19. Februar hatte sich in der Morgenfrühe Admiral v. Usedom mit Enver Pascha und seinem Stab auf einem Torpedoboot nach Sed ul Bahr zur Besichtigung der Außenwerke begeben. Von dem Beobachtungsstand des Forts Sed ul Bahr sahen sie, wie sich feindliche Schiffe von verschiedenen Richtungen der Einfahrt und dem asiatischen Ufer näherten. Admiral v. Usedom und Enver Pascha begaben sich zum hoch gelegenen Fort Ertogrul, um von dort die weiteren Ereignisse zu beobachten. Gegen 11 Uhr vormittags eröffnete das englische Linienschiff „Cornwallis" das Feuer auf die asiatischen Außenforts. Der Großangriff gegen die Dardanellen hatte begonnen! (Karte 4.)

Eine allgemeine Anweisung des englischen Oberbefehlshabers lautete, daß die feuernden Schiffe die Beschießung außerhalb der Reichweite der Geschütze der Außenforts durchführen sollten. Jedem Schiff war ein seitlicher Beobachter zugeteilt. „Cornwallis" feuerte gegen Batterie „Orhanie"; sie wurde später abgelöst durch „Vengeance", das Flaggschiff des II. Admirals, Konteradmiral de Robeck. Das französische Linienschiff „Suffren", dem das französische Linienschiff „Bouvet" als seitlicher Beobachter diente, nahm Kum Kale, hauptsächlich mit der Mittelartillerie, unter Feuer; Linienschiff „Gaulois" blieb in der Nähe, um bewegliche Geschütze, deren Eingreifen von der Küste her erwartet wurde, zu vertreiben. Das englische Linienschiff „Triumph" schoß mit 24 cm-Geschützen indirekt auf Ertogrul; auf das gleiche Ziel feuerte der englische Schlachtkreuzer „Inflexible" mit der Flagge des Vizeadmirals Carden im Topp, nachdem der Schlachtkreuzer anfangs für „Triumph" seitlicher Beobachter gewesen war. Später verlegte das Flaggschiff sein Feuer auf Fort Sed ul Bahr. Um die Mittagszeit schwieg das feindliche Feuer für kurze Zeit. Die Bedienungsmannschaften der Batterien befanden sich außerhalb ihrer Werke in Sicherheitsstellung, nur Batteriekommandeure und Befehlsübermittler waren in den Werken. Außer drei Leichtverwundeten in Sed ul Bahr hatte die Beschießung bisher Verluste nicht verursacht, und auch das Material war noch völlig unbeschädigt. Der englische Admiral glaubte jedoch, daß die Beschießung auf große Entfernungen bereits einen genügenden Erfolg gehabt hätte. Er ließ infolgedessen seine Schiffe näher heranschließen, um aus geringer Entfernung die Forts völlig niederzukämpfen und dann die Einfahrt von Minensuchfahrzeugen absuchen zu lassen. Alle Schiffe dampften langsam näher heran. „Suffren" nahm wieder Kum Kale mit

der Mittelartillerie unter Feuer und gab auch einige Salven auf Orhanie ab. Hierbei wurde das französische Linienschiff durch „Vengeance" unterstützt. „Bouvet" und „Inflexible" nahmen die Werke auf der europäischen Seite unter Feuer. Dieser zweite Gefechtsabschnitt begann bald nach 3 Uhr nachmittags. Auch jetzt blieben die türkischen Werke die Antwort schuldig. Dauernd waren sie von schweren Treffern eingedeckt, deutlich waren Aufschläge in den Höfen, auf den Traversen und bei den Geschützen zu erkennen, ungeheure Erdfontänen spritzten nach den Einschlägen der schweren Schiffsgeschosse auf. Der Angreifer glaubte daher annehmen zu können, daß alles Leben in den Forts erloschen und die Werke nun völlig kampfunfähig waren. Der englische Admiral gab daher gegen 6 Uhr nachmittags den Befehl, das Feuer einzustellen und näher heranzugehen, um den Erfolg der Beschießung festzustellen. Als sich daraufhin die Schiffe näherten, eröffneten plötzlich Orhanie und Ertogrul das Feuer. Noch mittags hatte der Batteriekommandeur von Orhanie, Leutnant zur See Woermann, an die Festungskommandantur melden können: „In der Batterie ist alles wohl. Ich habe bisher nur einen Treffer in der Batteriemitte, sonst liegt alles zu weit oder zur kurz." 5 Uhr 10 Minuten hatten jedoch zwei 15 cm-Treffer seinen Beobachtungsstand zerstört, hierbei waren der Batteriekommandeur mit seinem Dolmetscher und Telephonisten gefallen. Vizefeuerwerker Jörß, der mit der Besatzung außerhalb des Werkes in Deckung lag, übernahm das Kommando. Alle Fernsprechleitungen waren zerschossen, so daß er jetzt mit keinem der übrigen Forts oder der Festungskommandantur mehr in Verbindung stand. Über die Lage in der Batterie beim Befehl „An die Geschütze!" berichtet ein deutscher Geschützführer: „Wir schnell in die Batterie! Die Traverse war eingestürzt, die Wälle waren abgedeckt. Aber die beiden Geschütze heil! Wir fingen an, den Schmutz von den Verschlüssen zu entfernen, als ein feindlicher Flieger sich der Batterie näherte. Unsere Jacken warfen wir noch über die geputzten Teile und gingen in den Rest der Mitteltraverse gegen Sicht in Deckung. Der Flieger kreuzte drei- bis viermal über der Batterie und flog dann nach Tenedos zurück." Als „Vengeance" in die Peilung der Geschütze einlief, eröffnete Vizefeuerwerker Jörß auf 44 hm das Feuer und erzielte zwei Treffer, davon einen in den Schornstein, so daß das Linienschiff abdrehte und die Entfernung vergrößerte. 45 Minuten lang konnte Orhanie das Feuer fortsetzen, dann mußte auf 120 hm das Gefecht abgebrochen werden. Die Entschlußfreudigkeit und der Erfolg des jungen Batteriekommandeurs sind um so mehr anzuerkennen, als er mit zwei langsam feuernden Geschützen in größeren Zeitabschnitten nur Einzelschüsse abgeben und daher auch kein

richtiges Schießverfahren durchführen konnte. Er zeigte sich dieser heiklen Lage, ganz allein auf sich selbst gestellt, vollkommen gewachsen.

Orhanie und Ertogrul wurden auf dies den Feind völlig überraschende Feuer hin von „Inflexible" und dem soeben auf dem Kriegsschauplatz eingetroffenen englischen Linienschiff „Agamemnon" sowie den französischen Linienschiffen heftig unter Feuer genommen. Infolgedessen wurde eine genaue Entfernungsmessung, für die auch nur ein durchaus unzulängliches Meßgerät zur Verfügung stand, unmöglich gemacht und auch die Beobachtung äußerst erschwert. Die deutschen und türkischen Mannschaften hatten sich unter dem heftigsten feindlichen Feuer mit Kaltblütigkeit und Ruhe an den offenen Geschützen voll eingesetzt. Doch waren weitere Verluste hier nicht eingetreten. In den anderen Werken waren ein türkischer Offizier gefallen, ein Mann schwer, acht leicht verwundet worden. Auch die Materialbeschädigungen waren verhältnismäßig gering. In Kum Kale waren eine 28 cm K L/22 und eine 15 cm K L/26 außer Gefecht gesetzt, eine 24 cm K L/22 und eine 26 cm K L/22 leicht beschädigt und einige Batteriedeckungen zusammengeschossen worden.

Der englische Oberbefehlshaber ließ, als die Beleuchtung ungünstig wurde, die Beschießung abbrechen. Die Schiffe hatten 139 — 30,5 cm-Granaten verfeuert. Das Ergebnis des Tages war die Erkenntnis, daß Schiffe ein Präzisionsschießen, wie es auf Küstenwerke nötig war, nur zu Anker durchführen konnten, daß direktes Feuer indirektem vorzuziehen war und daß es nicht ausreichte, nur die Werke zu treffen, sondern daß die Geschütze selbst getroffen werden mußten, um nachhaltige Wirkung zu erzielen[1])

Welche Bedeutung dieser ersten großen Beschießung in England beigemessen wurde, ist aus einem Artikel der „Times" zu entnehmen: „Die Operation muß ohne Rücksicht auf die Kosten durchgeführt werden und Konstantinopel zur Übergabe gezwungen werden, anderenfalls es zusammengeschossen wird. Das Schwarze Meer muß geöffnet werden, um der schwankenden Haltung der Neutralen ein Ende zu bereiten."

Schlechtes Wetter unterband in den folgenden Tagen jede feindliche Tätigkeit. Die erste Beschießung hatte den Verteidigern gezeigt, daß der Gegner mit großen Mitteln und, wenn auch unter Umständen mit Pausen, den Durchbruch durch die Dardanellen zu erzwingen versuchen würde. Die Widerstandskraft der Festung zu stärken, war eine der wichtigsten Aufgaben. Die an Ort und Stelle vorhandenen materiellen Mittel waren zu gering, als daß sie gegen einen zähe vorgehenden Gegner auf die Dauer

[1]) Weltkrisis II S. 176.

ausreichen konnten. Deshalb entschloß sich Admiral v. Usedom, die Munitionsausrüstung der weittragenden schweren Geschütze vom Bosporus her zu verstärken, um an der entscheidenden Stelle stark zu sein. Die Russen hatten bisher noch keinen Angriff gegen die Bosporusbefestigungen unternommen; auch ließ nichts auf derartige Absichten der russischen Flotte schließen. Infolgedessen glaubte der Admiral es auf sich nehmen zu können, die schwere Munition der modernen Geschütze des Bosporus zu kürzen. Er gab am 22. Februar Befehl, die Hälfte der Ausrüstung an moderner Munition an die Dardanellen abzugeben. Es trafen am 24. Februar dort ein: für die 24 cm K L/35 38 Sprenggranaten und 28 Panzersprenggranaten, für die 35,5 cm K L/35 4 Sprenggranaten und 4 Panzersprenggranaten, im ganzen 74 Schuß. Zu gleicher Zeit ersuchte er telegraphisch die heimischen Dienststellen, alles zu versuchen, um Munition durch Rumänien durchzubringen, da bitterster Mangel an moderner Munition herrsche und die Beschießung der Dardanellen wahrscheinlich längere Zeit dauern würde.

Am 22. Februar war Konteradmiral Wemyß in der Mudros-Bucht angekommen und hatte seinen Dienst als Leiter des Stützpunktes übernommen. Am 23. waren dort auch die Seebataillone von Plymouth und Chatham auf Transportern eingetroffen. Diese Truppen sollten die Schiffsmannschaften, die zur Sprengung der Geschütze an Land gesetzt werden sollten, gegen feindliche Angriffe decken; sie waren zu dem Zwecke auf die Linienschiffe verteilt. Da aber schlechtes Wetter zur Zeit eine Landung unmöglich machte, blieben die einzelnen Kommandos vorläufig auf ihren Transportschiffen in der Mudros-Bucht. Es wehte immer noch so stark, daß auch Seeflugzeuge nicht starten konnten. Da das Wetter sich am 25. aber wesentlich gebessert hatte, entschloß sich der englische Oberbefehlshaber zu einem erneuten Vorstoß (Karte 5).

9 Uhr 30 Minuten vormittags meldete Orhanie an die Kommandantur: „12 feindliche Schiffe nehmen die Bombardementsstellung vom 19. II. ein. Entfernung 70 hm[1]). Schiffe außerhalb der Bestreichungswinkel." — Die Absicht des englischen Oberbefehlshabers war, die Außenwerke auf nähere Entfernungen völlig niederzukämpfen und dann die Einfahrt auf Minen abzusuchen. Hierzu sollte ein englisches und ein französisches Linienschiffstreffen mit langsamer Fahrt auf die Einfahrt zu und wieder von ihr abstehen, um durch direktes Feuer der Mittelartillerie jedes Geschütz in Orhanie und Ertogrul einzeln außer Gefecht zu setzen. Diese Anordnung war getroffen worden, weil es sich bei der Beschießung am 19. herausgestellt hatte, daß die Batterien trotz heftigsten Feuers

[1]) Die Entfernung war beträchtlich größer.

nicht niedergekämpft waren und die Zerstörung der Geschütze auf große Schußentfernungen lediglich dem Zufall überlassen blieb. — Vor diesem Angriff sollten „Agamemnon", „Queen Elizabeth", „Irresistible" und „Gaulois" zu Anker liegend alle vier Außenforts auf große Entfernungen unter Feuer nehmen, auf Grund der Erfahrungen des 19. Februar. Seitliche Beobachter waren vorgesehen. „Agamemnon", die Batterie Ertogrul beschießen sollte, war versehentlich zu nahe an der Küste zu Anker gegangen. Trotz der noch sehr großen Entfernung eröffnete die Batterie mit großem Geschick das Feuer, und es glückte ihr, das Linienschiff innerhalb 10 Minuten siebenmal zu treffen, noch bevor „Agamemnon" Anker lichten konnte. Der Verlust an Bord betrug 3 Tote und 5 Schwerverwundete; über der Wasserlinie hatte die Bordwand ein 2 qm großes Loch erhalten, ferner waren eine hydraulische Maschine und die Takelage beschädigt. Vizeadmiral Carden gab jetzt „Queen Elizabeth", die bisher auf Sed ul Bahr gefeuert hatte, Befehl, Zielwechsel auf Ertogrul vorzunehmen, um mit Hilfe ihrer 38 cm den unerwarteten Widerstand zu brechen. Ertogrul feuerte, als „Agamemnon" ihren Ankerplatz verließ, auf den als seitlichen Beobachter für „Queen Elizabeth" bei Kap Demetrios stehenden Kleinen Kreuzer „Dublin". Hierbei wurde die Batterie von einer türkischen Feldbatterie unterstützt. „Queen Elizabeth" erzielte nach 16 bis 17 Schüssen einen Treffer auf eine der 24 cm-Kanonen und setzte sie damit außer Gefecht. Ertogrul schien damit zum Schweigen gebracht worden zu sein. „Gaulois" beschäftigte sich mit Kum Kale, während „Bouvet" ihr seitlicher Beobachter war. Das Fort war mit seinen kurzen Geschützen nicht in der Lage zu antworten. Plötzlich wurde aber „Gaulois" von Ertogrul unter heftiges Feuer genommen, so daß auch „Gaulois" gezwungen wurde, Anker aufzugehen. Mit allen ihren Geschützen auf den unbequemen Gegner feuernd, hatte sie keine Zeit Anker zu lichten, sondern sie schlippte ihn und entkam unbeschädigt. „Irresistible" mit „Agamemnon" als seitlichem Beobachter feuerte auf Orhanie. Hier war inzwischen Oberleutnant d. R. der Matrosenartillerie Natz zum Batteriekommandeur ernannt worden. Der Feind hielt sich außerhalb der Bestreichungswinkel der Geschütze. Die Mannschaft befand sich daher in Deckung außerhalb des Werks. Ein Geschütz wurde durch einen Treffer auf die Höhenrichtvorrichtung unbrauchbar, das zweite dagegen hatte nur leichte Beschädigungen erlitten, war aber stark versandet. In einer Gefechtspause wurde es wieder instand gesetzt, und man hoffte im Laufe des Nachmittags in den Kampf eingreifen zu können. Bei dem ersten Schuß wurde aber die Bremsvorrichtung durch Verbiegen der Kolbenstange unklar, so daß auch dies Geschütz ausfiel. Der Batteriekommandeur

räumte nach dem Ausfall der beiden Geschütze die Batterie und trat mit dem Rest der Munition, fünf Granaten, den Rückmarsch nach Tschanak an.

Als gegen Mittag keins der Werke mehr antwortete, gab der englische Admiral beiden Linienschiffstreffen Befehl, gegen die Befestigungen vorzustoßen. „Vengeance" und „Cornwallis" unter Konteradmiral de Robeck näherten sich gegen 2 Uhr nachmittags den Werken bis auf 37 hm und nahmen sie unter lebhaftes Feuer. Einige wirkungslose Schüsse wurden noch von den Forts abgegeben. Der Admiral konnte aber bald feststellen, daß die Geschütze außer Gefecht oder jedenfalls nicht mehr besetzt waren. Das zweite Treffen, bestehend aus den französischen Linienschiffen „Suffren" und „Charlemagne", geführt von Admiral Guépratte, folgte und vollendete die Zerstörung der Außenwerke. Die geringste Entferung, auf welche sich die Franzosen Kum Kale näherten, betrug etwa 27 hm. Nach diesem offensichtlichen Erfolg erhielten die Minensucher Befehl, in der Einfahrt ihre Suchtätigkeit zu beginnen. Sie wurden dabei durch „Vengeance", „Albion" und „Triumph" gedeckt. Eine türkische Feldbatterie, die auf der europäischen Seite stand, gab einige wirkungslose Schüsse ab; die Sucharbeit wurde dadurch nicht gestört. Bei Anbruch der Dunkelheit wurden die Fischdampfer, die den Suchdienst versahen, durch Zerstörer gesichert. Minen wurden bis etwa 4 sm innerhalb der Einfahrt nicht gefunden.

Trotz des sehr heftigen feindlichen Feuers waren die Personalverluste auf türkischer Seite gering. Sie betrugen 5 Tote und 14 Verwundete.

Am 26. Februar sollte der Erfolg des vorhergehenden Tages weiter ausgebaut werden. Das Linienschiff „Albion" feuerte in den Morgenstunden gegen Sed ul Bahr, „Majestic" auf das asiatische Ufer; vor allem sollte hier eine Brücke über den Skamander- (Mendere-) Fluß, welche die Verbindung der Straße von Tschanak nach Kum Kale bildet, zerstört werden. Ohne Gegenwirkung wurde diese Aufgabe durch Feuer der Mittelartillerie erfüllt. Gegen Mittag steuerten beide Schiffe hinter Fischdampfern und Zerstörern in die Einfahrt bis zur Grenze des am Vorabend von Minensuchern abgesuchten Streifens. Um 1 Uhr begann „Albion" auf 110 hm mit 30,5 cm Dardanos zu beschießen, während „Majestic" auf eine Feldbatterie feuerte, die bei Intepe festgestellt sein sollte. Aber auch jetzt blieb auf türkischer Seite alles still. Nur die Sperrbatterie bei Suandere feuerte einige Schüsse auf einen Zerstörer, der eine für die Haubitzbatterien ausgelegte Markierungsboje vernichten wollte. Langsam weiter vorrückend kamen die Linienschiffe gegen 4 Uhr nachmittags in den Feuerbereich der Haubitzbatterien des Oberstleutnants Wehrle. Auf der europäischen und der asiatischen Seite eröffneten plötzlich 15 cm-Haubitzen das Feuer, durch das

die beiden Linienschiffe vollkommen überrascht wurden. Alle Versuche, von Bord aus die geschickt aufgestellten Batterien ausfindig zu machen, schlugen fehl. „Majestic" erhielt einen 15 cm-Treffer unter Wasser, der auch von Land aus deutlich beobachtet wurde. Die Linienschiffe erwiderten zwar lebhaft das Feuer, konnten aber die Batterien nicht entdecken. In erster Linie zog eine 1000 m seitlich von der Hauptstellung angelegte Scheinbatterie von 2 alten 8 cm-Kanonen die Aufmerksamkeit des Feindes auf sich. Ein tüchtiger türkischer Unteroffizier und ein Mann bedienten trotz heftigster Beschießung die beiden Kanonen und führten mit stark qualmenden Manöverkartuschen den Feind irre. Etwa 50 schwere Granaten schlugen hier ein, ein Geschütz wurde weggeblasen; unerschrocken feuerten beide Leute mit dem anderen weiter. Wohlverdient war die Tapferkeitsmedaille, die den Unteroffizier als ersten des Artillerieregiments schmückte. Eine der beiden nach Intepe vorgeschobenen Batterien schwerer 12 cm-Kanonen wurde von den Schiffen beim Auslaufen entdeckt und unter starkes, aber erfolgloses Feuer genommen. „Majestic" erhielt in diesem Gefechtsabschnitt mehrere Treffer, außerdem wurden auf dem Zerstörer „Graßhopper" die Funktakelage und das Verkehrsboot zerstört. Über die Wirkung dieser Batterien gibt Admiral v. Usedom in seinem Immediatbericht ein kurzes umfassendes Urteil ab: „Die 8—15 cm-Haubitz-Batterien liegen auf den Höhen zu beiden Seiten 10 bis 12 km von der Mündung weit auseinandergezogen mit dazwischen eingeschobenen Scheinbatterien, die aus alten unbrauchbaren Feldgeschützen Manöverkartuschen verfeuern. Durch diese von Oberstleutnant Wehrle getroffene Anordnung ist der Feind zu enormer Munitionsverschwendung gezwungen worden, da er kaum ausmachen kann, woher er eigentlich Feuer bekommt. Der positive Erfolg der Batterien ist trotz mehrfach erzielter Treffer verhältnismäßig gering. Die leichten Sprenggranaten der Haubitzen richten wenig Schaden an. Trotzdem verhindern sie aber die feindlichen Schiffe, sich eine Stellung auszusuchen, von der aus sie die inneren Werke in Ruhe beschießen können, und erfüllen damit ihren Zweck vollkommen."

In der folgenden Nacht wechselte die Batterie ihre Stellung, und der bisherige Batteriekörper wurde mit Scheingeschützen besetzt. Das hinter den Stellungen liegende Dorf Erenköi wurde durch das Feuer des Gegners stark in Mitleidenschaft gezogen und in den folgenden Beschießungen völlig zerstört, ebenso auch die Dörfer Sed ul Bahr und Kum Kale. Die türkischen Batterien hatten keine Verluste. Der Erfolg des Tages bestand für den Feind darin, daß eine Mörserbatterie bei Sed ul Bahr zum Schweigen gebracht war.

Wie unerwartet den Engländern das Eingreifen der Haubitzbatterien war und wie störend es von ihnen empfunden wurde, geht aus der englischen Darstellung hervor[1]): „Es war in der Tat unsere erste Erfahrung mit einer Schwierigkeit, die, obgleich sie nicht völlig unerwartet kam, eine ernsthafte "power of interference" darstellte und sich als eins der bedeutendsten Hindernisse für den Erfolg erwies."

Das Minensuchen in der Nacht vom 25. zum 26. Februar und bei Tageslicht am 26. lehrte, daß bei Tage die Suchmärsche nur bis zur Grenze der Reichweite der beweglichen Batterien auf beiden Ufern ausgedehnt werden durften. Sobald die Boote diese Grenze überschritten, wurden sie von den Batterien lebhaft unter Feuer genommen und zum Rückzug gezwungen. Unter dem Schutz der Dunkelheit war das Absuchen der Bombardementsstellung mit ausgebrachtem Gerät möglich, solange der Suchverband nicht von den Scheinwerfern der Küste gefaßt und festgehalten werden konnte. Während die Suchboote nachts in der Mitte des Fahrwassers ziemlich sicher gegen feindliches Feuer waren, wurde ihre Lage bedenklich, sobald sie sich den Küsten auf Scheinwerferreichweite näherten. Dies ist auch wohl der Grund gewesen, daß namentlich in die Erenköi-Bucht, an deren Ufern mehrere Steilfeuerbatterien standen, sich die Suchgruppen nur selten wagten. Das englische Flottenkommando gewann die Überzeugung, daß das Beschießungsgebiet, soweit es im Bereich der beweglichen Batterien lag, nur während der Dunkelheit von den Suchgruppen befahren werden durfte.

Der II. Admiral, de Robeck, hatte am Morgen des 26. vom Flottenchef die Erlaubnis erbeten, Landungsabteilungen der Schiffe an Land zu schicken, um die verlassenen Werke völlig zu zerstören. Admiral Carden glaubte aber seine Zustimmung nicht erteilen zu können, ohne daß vorher eine Erkundung durch Flugzeuge stattgefunden hatte. Da diese aus technischen Gründen nicht möglich war und die Transporter mit den aus England gekommenen Seesoldaten noch bei Tenedos zu Anker lagen, entschloß sich der Flottenchef, die Landung auf den nächsten Morgen zu verschieben. Da das Wetter günstig war und an Land alles ruhig blieb, schickte jedoch Konteradmiral de Robeck, unter gleichzeitiger Meldung an den Flottenchef, Landungskorps der „Vengeance" und der „Irresistible" an Land. Der Mannschaft von der „Vengeance" gelang es verlustlos Kum Kale zu besetzen, beim weiteren Vordringen kam sie aber in ein Kreuzfeuer türkischer Infanterie, wobei ein Sergeant fiel und zwei Mann verwundet wurden. Der Führer dieser Abteilung ließ seine Truppe in Deckung gehen und drang allein nach Orhanie vor, wo er eins der schon aus-

[1]) Corbett II S. 162.

gefallenen Geschütze durch eine Sprengladung völlig vernichtete. Auf dem Rückmarsch zur Wiedereinschiffung wurden von der Abteilung noch einige leichte Geschütze zerstört. Der Kleine Kreuzer „Dublin" deckte die Unternehmung durch gelegentliches Feuer auf die Orte, aus denen Widerstandsbewegungen erkennbar waren. „Irresistible" landete Mannschaften bei Sed ul Bahr. Die kleine Truppe konnte Batterie Ertogrul nicht erreichen, denn sie wurde durch gedeckt liegende türkische Infanterie aufgehalten, in Sed ul Bahr konnte sie aber vier noch unbeschädigte schwere Geschütze sprengen. Bei der Unternehmung waren nur vier Matrosen leicht verwundet worden.

Nach dem ersten Großangriff des Feindes am 19. Februar sah Admiral v. Usedom die Durchbruchsabsichten als feststehend an. Er hielt es daher für erforderlich, zur Verstärkung der Minenfelder in den Dardanellen alles irgendwie verfügbare Minenmaterial heranzuziehen und erbat vom Flottenkommando die Hergabe von 53 deutschen C/A-Minen C/77, die sofort zur Verfügung gestellt wurden. Vizeadmiral Souchon glaubte nicht, daß der Durchbruch durch die Meerenge auch unter Einsatz von Linienschiffen einen endgültigen Erfolg haben würde, wenn nicht Landtruppen an der Unternehmung beteiligt wären. Einem überraschenden Durchbruch von Kampfschiffen mußte aber entgegengetreten werden. Zu dem Zweck befahl der Flottenchef am 19. Februar: „Greift der Feind die Dardanellen an, so verstärken „Torgut Reis" und „Heireddin Barbarossa" die dortige Abwehr, indem sie innerhalb der Sperren Aufstellung nehmen und die durch das Durchbrechen durch die Befestigungen voraussichtlich beschädigten Schiffe am weiteren Vordringen zu hindern suchen. Sie setzen sich dabei nötigenfalls ein, indem sie sich zur Sicherheit gegen Versenktwerden auf den Strand setzen und feuern, bis sie keine Munition mehr haben." Nach Übereinkunft mit Admiral v. Usedom sollten die beiden Linienschiffe an der europäischen Küste gegenüber von Nagara in der Kilia-Bucht auf flachem Wasser, durch längsseit liegende Dampfer gegen U-Bootsangriffe geschützt, verankert werden. Sie konnten dann die bei Tschanak erscheinenden Seestreitkräfte des Gegners unter Feuer nehmen. Die 28 cm-Geschütze der Linienschiffe konnten auf etwa 55 hm voll zur Geltung kommen. Die Wirkung konnte um so größer sein, je mehr der Feind durch Minensuchtätigkeit hier in Anspruch genommen war. Infolgedessen wurden die 53 Minen am 26. Februar als Sperre V mit 4,5 m Tiefeneinstellung und 40 m Abständen schräg über das Fahrwasser zwischen Tschanak und Fort Degurmen Burnu gelegt (Karte 6). Die letzte Reserve der Flotte betrug nunmehr 26 Carbonitminen mit 80 kg Ladung.

Aus der Art der feindlichen Tätigkeit schloß die Festungskommandantur, daß der Gegner allmählich die vorgeschobenen Werke und die Sperrbatterien niederkämpfen und die Sperren räumen wollte, um dann gegen die inneren Hauptwerke vorzugehen. Größtmögliche Verstärkung der Sperrverteidigung schien daher dringend geboten. Vizeadmiral Merten forderte deshalb vom Großen Hauptquartier in Konstantinopel alle verfügbaren 12 cm- und Feldgeschütze in fahrbaren Lafetten an.

Soweit Geschütze vorhanden waren, wurde von seiten des Kriegsministeriums den Anforderungen und praktischen Vorschlägen des Admirals v. Usedom in Konstantinopel entsprochen. Die Geschütze wurden an den verschiedensten Plätzen zusammengesucht, auch Lafetten und dazu gehörende Einzelteile waren häufig so zerstreut gelagert, daß es viele Mühe kostete, Geschütze mit Zubehör verwendungsbereit zu machen.

Schlechtes Wetter machte in den nächsten Tagen jede Flottentätigkeit unmöglich. Am 1. März sollten die vier Linienschiffe „Albion", „Triumph", „Ocean" und „Majestic" gegen Dardanos und die verdeckten Batterien vorgehen. Während des Angriffs sollten die niedergekämpften Forts beobachtet werden. Der englische Oberbefehlshaber hatte die Durchführung dem II. Admiral, Konteradmiral de Robeck, der seine Flagge auf „Irresistible" gesetzt hatte, übertragen. Dieser ließ „Albion" und „Triumph" vorgehen, um Batterie Dardanos unter Feuer zu nehmen und die Stellung einiger neuer Batterien zu erkunden, während „Ocean" und „Majestic" die offen stehenden beweglichen Geschütze beschießen sollten. Als diese beiden Schiffe sich der Erenköi-Bucht näherten, wurden sie von den asiatischen Steilfeuerbatterien unter so heftiges Feuer genommen, daß Konteradmiral de Robeck, der mit „Irresistible" bei Sed ul Bahr zu Anker lag, sofort Anker lichtete und zur Unterstützung herbeieilte. Das lebhafte Feuer dieser drei Linienschiffe ließ das türkische Feuer bald verstummen, so daß nunmehr „Ocean" und „Majestic" Befehl erhielten, vorzugehen. „Ocean" erhielt hierbei unerwartetes Feuer von der europäischen Seite. Der Admiral rief darauf „Ocean" zurück. Inzwischen fuhren „Albion" und „Triumph" langsam auf den Punkt zu, von dem aus Dardanos unter Feuer genommen werden sollte. Während die zwei beigegebenen Zerstörer anscheinend eine Mine beseitigten und die Linienschiffe dadurch genötigt waren zu stoppen, eröffneten die Batterien der europäischen Seite wieder das Feuer. Es lag so gut, daß die Schiffe gezwungen waren, Kreise zu schlagen, um nicht getroffen zu werden. „Ocean" hatte St. B.-Ruder gelegt, um dem Feuer von der europäischen Seite zu entgehen; bei der Annäherung an die asiatische Küste geriet sie in ein sehr heftiges Feuer der bei Erenköi stehenden Geschütze. Die Batterien waren so geschickt auf-

gestellt und im Gelände verteilt, daß das Feuer der feindlichen Linienschiffe wirkungslos blieb, während sie selbst mehrfach getroffen wurden; das geringe Kaliber verursachte allerdings keine ernsten Beschädigungen. Da unter diesen Umständen an die Beschießung von Dardanos nicht zu denken und die Fortsetzung des Artilleriekampfes nur Munitionsverschwendung war, brach der englische Admiral das Gefecht ab. Die türkischen Personalverluste betrugen 5 Tote und 16 Verwundete. Im Laufe des Nachmittags wurde zur vollständigen Zerstörung des Forts Kum Kale unter dem Schutz der Linienschiffe eine Anzahl Matrosen und Seesoldaten von „Irresistible" gelandet, welche, ohne auf Widerstand zu stoßen, die noch nicht zerstörten Geschütze unbrauchbar machten.

Das lebhafte Eingreifen der Batterien des Oberstleutnants Wehrle war, wie gesagt, dem Feind wieder völlig unerwartet gekommen und nötigte ihn zu einer Änderung seiner Pläne. Der englische Oberbefehlshaber gewann die Überzeugung, daß die Unternehmung sich in der bisher beabsichtigten Weise wahrscheinlich nicht durchführen lassen würde. Entweder war die eingeleitete Unternehmung wegen der neuen sich ihr entgegenstellenden Schwierigkeiten abzubrechen, oder die unbequemen Störungen mußten durch gelandete Truppen beseitigt werden.

An diesem Tage wurde auch die schon früher gemachte Beobachtung bestätigt, daß es den Minensuchfahrzeugen unmöglich war, den Teil des Bombardementsgebiets der Flotte, der im Wirkungsbereich der beweglichen Batterien lag, bei Helligkeit abzusuchen. Es blieb daher nur übrig, dies während der Dunkelheit vorzunehmen. In der Nacht vom 1. zum 2. März wurde der Versuch gemacht, mit Fischdampfern unter dem Schutz von vier Torpedobootszerstörern und dem Kleinen Kreuzer „Amethyst" die äußerste Minensperre zu räumen. Kurz bevor die Räumfahrzeuge die Sperre zwischen Kap Kefes und dem Suandere erreicht hatten, wurden sie von den Scheinwerfern beleuchtet und von den inzwischen verstärkten Sperrbatterien und von den 15 cm-Geschützen der Batterien Dardanos und Beikusch auf das heftigste beschossen. Die Minensucher mußten die Suchgeräte schlippen und sich unter dem Schutz des Rauchschleiers der Zerstörer zurückziehen.

Der türkische Gefechtsbericht über dies erste Nachtgefecht lautete: „Gegen 11 Uhr versuchen bei hellem Mondlicht und guter Sichtigkeit feindliche Fischdampfer gegen die Sperre I vorzustoßen, um Minen zu räumen. Die äußeren Sperrbatterien sowie die Batterien Dardanos und Beikusch eröffnen das Feuer auf die mit auffallend geringer Fahrt vom Eingang der Dardanellen herankommenden Fahrzeuge, die von Zerstörern begleitet sind. Nach einem Feuergefecht von 15 Minuten Dauer, während dessen Dardanos sechs Schuß und Beikusch elf Schuß feuern, ziehen sich die gegnerischen

Schiffe zurück. Ein Zerstörer scheint beschädigt zu sein." Trotz der Erfolglosigkeit der Minensucher machte der englische Flottenchef Vizeadmiral Carden am folgenden Morgen folgendes Signal[1]): „Die Minensucher leisten Vorzügliches. Ihre Ausdauer und Ruhe sind ausgezeichnet. Von ihrer Arbeit hängt viel ab." Das englische Seekriegswerk bemerkt dazu, daß fast alles von ihrer erfolgreichen Arbeit abgehangen habe, wie sie diese aber mit ihrer geringen Schiffsgeschwindigkeit gegen den starken Strom leisten sollten, wenn es nicht gelang, der Sperrbatterien Herr zu werden, sei völlig ungeklärt gewesen.

Am folgenden Tage, dem 2. März, feuerten die Linienschiffe „Canopus" und „Swiftsure" auf die Außenbatterien und vor allem auf die Batterie Dardanos. Erst als gegen 4 Uhr nachmittags beide Schiffe auf günstige Gefechtsentfernung herangekommen waren, erwiderte Dardanos das Feuer. In kurzer Zeit wurden deckende Salven erzielt; „Canopus" erhielt einen Treffer in die Offiziersmesse, ein zweiter zerstörte die Funkstänge am Großmast und ein dritter traf den achteren Schornstein. Wenn auch keine Gefechtswerte ausgefallen waren, so sah sich der Kommandant doch veranlaßt, den Abstand von dem unangenehmen Gegner zu vergrößern. Hierbei geriet „Canopus" vorübergehend in das Feuer der Haubitzbatterien. Obwohl auch „Swiftsure" und „Cornwallis" ihr Feuer auf Dardanos vereinigten, blieb die Batterie unbeschädigt. Bei dem Versuch, günstige Ausschiffungsplätze für Truppen an der Außenküste der Gallipoli-Halbinsel zu erkunden, beschossen die französischen Linienschiffe „Suffren" und „Gaulois" unter dem Admiral Guépratte militärische Anlagen in der Enge bei Bulair vom Golf von Saros aus. Die ihnen beigegebenen Minensuchfahrzeuge fanden hier keine Minen. Ein erneuter Versuch, die Minensperren in der Meerenge zu räumen, wurde auch in der Nacht vom 2. zum 3. März abgewiesen. Die Erfolge beim Minenräumen waren noch geringer als die bei der Niederkämpfung der Küstenwerke erzielten.

Die Besatzungen der zum Suchen benutzten Fischdampfer bestanden aus seegewohnten Hochseefischern; für die nächtliche Suchtätigkeit im feindlichen Scheinwerferlicht und Sperrfeuer waren sie jedoch nicht geeignet. Die Sperrbatterien waren bisher nirgends zum Schweigen gebracht, sie hatten jeden feindlichen Versuch, auch nur an die Sperre heranzukommen, erfolgreich abgewiesen.

Auch am 3. März wurden weder bei Tage noch bei Nacht irgendwelche Erfolge erzielt.

---

[1]) Corbett II S. 169.

Als eine Art Verlegenheitsunternehmung war die Landung des Feindes am 4. März anzusehen. Die Außenforts waren zum Schweigen gebracht und ihre Geschütze zerstört worden. Durch eine erneute Landung konnten keine weiteren militärischen Erfolge erzielt, sondern nur unnötige Verluste herbeigeführt werden. Unter der Leitung des II. Admirals, Konteradmiral de Robeck, sollte nach vorausgegangener Beschießung durch die Flotte je eine Kompanie der aus England gekommenen Marine-Infanterie auf der asiatischen und der europäischen Seite gelandet werden.

Bei Kum Kale lagen die Linienschiffe „Irresistible", „Cornwallis", „Agamemnon" und der Kreuzer „Dublin". Während „Cornwallis" und „Agamemnon" das zerstörte Fort Kum Kale und dessen Umgebung unter Feuer hielten, landete eine halbe Kompanie an der bei Kum Kale befindlichen Brücke. Diese Mannschaften sollten bis südlich des Dorfes Jenischehir vorrücken und sich dort festsetzen, während eine Sprenggruppe im Fort alles vernichten sollte. Kaum hatten die ersten Truppen die Küste betreten, als sie von so wirksamem Geschütz- und Gewehrfeuer überschüttet wurden, daß an ein Vorwärtskommen nicht zu denken war. Türkische Scharfschützen saßen in Häuserruinen und in den der Landschaft eigentümlichen Windmühlen und richteten ein wohlgezieltes Gewehr- und Maschinengewehrfeuer auf den Feind, so daß er in Feuerlee der Befestigungen des alten Forts liegenbleiben mußte. Der Versuch der Schiffe, die Verteidiger durch umfassendes Feuer zu vertreiben, mißlang. Zwar mußten die Geschütze der schweren 12 cm-Kanonen-Batterie Intepe, die hierbei 5 Tote und 4 Verwundete hatte, zeitweise schweigen, die Infanterie in den Häusern aber hielt zähe stand. So kamen die gelandeten Mannschaften nicht vorwärts; ein weiterer Versuch des Feindes, die Batterie Orhanie im Laufe des Nachmittags zu erreichen, schlug ebenfalls fehl. Der Feind sah sich gezwungen, kurz vor Eintritt der Dunkelheit seine Truppen wieder einzuschiffen. 17 Tote, 24 Verwundete und 3 Vermißte hatte der Versuch gekostet, während der Verlust der Verteidiger nur 2 Tote und 21 Verwundete betrug.

Nicht glücklicher für den Feind verlief die Landung auf der europäischen Seite. Hier hielten „Ocean" und „Majestic" die Umgebung des Forts Sed ul Bahr unter Feuer. Die gelandete Marine-Infanterie wurde jedoch von Geschütz- und Gewehrfeuer so stark eingedeckt, daß sie ebenfalls nicht vorwärtskommen konnte. Die erbetene Verstärkung wurde abgelehnt, da das Unternehmen bei dem gänzlich unerwarteten Widerstand keinen Erfolg versprach. Die Truppen wurden mit einem Verlust von 3 Toten und 1 Verwundeten wieder eingeschifft, während die Türken 4 Tote und 14 Verwundete hatten. Die Verteidigung konnte mit Recht mit dem Erfolg

des Tages zufrieden sein. Trotz heftigen Feuers der schweren Schiffsgeschütze hatten die schwachen türkischen Streitkräfte den Feind daran gehindert, in die schon zerstörten Werke einzudringen, ihn vielmehr gezwungen, unverrichteterdinge abzuziehen. Der moralische Erfolg war besonders hoch einzuschätzen.

Der Festungskommandant Dschewad Pascha berichtete am 4. März 1915 über die erfolgreiche Abwehr an den Generalinspekteur:

„Wie bereits im Abendbericht gemeldet, ist der Feind von Sed ul Bahr und Kum Kale zurückgeschlagen. Kum Kale war von unserer Infanterie besetzt. Der Feind beschoß das Fort mit 8—10 Schiffen aus sehr geringer Entfernung, sogar mit Maschinengewehren von den Schiffen. Das Feuer kam von vorn, hinten und in beide Flanken. Die feindlichen Schiffe haben von morgens bis abends etwa 100 Granaten und Schrapnells gefeuert. In Kum Kale war nichts mehr zu sehen als Flammen und Rauchwolken. Die Dörfer Jenischehir und Kum Kale brannten den ganzen Tag und die ganze Nacht. Trotz des heftigen, mörderischen Feuers ging unsere Infanterie auch nicht einen Schritt zurück. Das Feuer der Batterien bei Intepe konnte die Landung nicht verhindern, weil sie auch heftig beschossen wurden. Daher erreichten kleine feindliche Landungstruppen das Land. Nun trat unsere Infanterie in Tätigkeit, schoß mit Gewehr und Handgranaten und machte dem Feind den Rückzug unmöglich. Dabei wurde das feindliche Landungskorps von den Schiffsbesatzungen verstärkt und gegen Abend betrug seine Stärke etwa 300—400 Mann. Unter mörderischem Feuer unserer Infanterie konnte der Feind nicht vorwärtskommen und auch nicht an Land bleiben. Bei Sonnenuntergang zog er sich, durch das Feuer der Schiffsgeschütze unterstützt, langsam zurück und schiffte sich ein. Seine Verluste betrugen 70—80 Mann. Wenn er auch nachts in Kum Kale geblieben wäre, hätten wir durch einen Bajonettangriff alle gefangennehmen können. Aber bei Tage ist es ausgeschlossen, aus den in der Nähe der Küste liegenden dauernd unter Feuer genommenen Schützengräben herauszukommen und einen Bajonettangriff zu machen.

Unsere Truppen haben in diesem Gefecht ausgezeichnet gearbeitet; ihre Tapferkeit und Kaltblütigkeit war außerordentlich.

Bei Sed ul Bahr hatte der Feind auch 60 Mann gelandet. Ein Unteroffizier vom 27. Regiment, 10. Kompanie, Mustapha Oglu Mehmed, stand mit 20 Mann im Fort. Er griff den Feind mit Bajonett an, schlug ihn zurück, und als er zweimal verwundet und sein Gewehr unbrauchbar geworden war, nahm er Steine in die Hand und warf sie auf die Feinde. In dieser Weise setzte er den Angriff fort. Ich bitte um seine Auszeichnung.

Unsere Verluste betrugen in Sed ul Bahr 4 Gefallene, 14 Verwundete, in Kum Kale 2 Gefallene, 21 Verwundete.

Nicht nur Kum Kale, sondern die ganze Küste ist von uns besetzt. Alle Maßnahmen, eine Landung zu verhindern, sind getroffen. Falls der Feind irgendwo landen sollte, wird er mit allen vorhandenen Mitteln angegriffen und zurückgeschlagen. Euer Exzellenz bitte ich überzeugt zu sein, daß die Besatzung der Dardanellen mit Pflichttreue und Ehrgefühl ihre Aufgabe erledigen wird und ihr gewachsen ist."

Das türkische Große Hauptquartier war sich des Ernstes der Lage wohl bewußt. Man hatte die Gründe, die den Feind zu einem Angriff gegen die Dardanellen veranlaßten, klar erkannt. Enver Pascha hatte schon am 26. Februar 1915 einen Erlaß an den Generalinspekteur, den Flottenchef und die Armeeführer gerichtet, in welchem es hieß:

„Die von der feindlichen Flotte vor den Dardanellen unternommenen und in letzter Zeit verstärkten Operationen können zwar den Ausdruck einer Kundgebung in sich schließen; jetzt werden aber energische Vorbereitungen zur Forcierung der Dardanellen getroffen. Der Entschluß dazu scheint unwiderruflich. Die Gründe für eine Forcierung dürften aus nachstehendem hervorgehen:

1. Den Weg zur Durchfuhr von Kriegsmaterial nach Rußland frei zu machen.
2. Die europäische von der asiatischen Türkei zu trennen und aus der Durchfahrtsstraße Nutzen zu ziehen.
3. Die Zufuhr von Proviant usw. an die verschiedenen Truppenteile im Kaukasus und im Süden, von Konstantinopel als der Versorgungszentrale aus, zu unterbinden.
4. Bei der türkischen Regierung Eindruck zu machen und sie umzustimmen, von den Feindseligkeiten abzulassen.
5. Die neutralen Balkanstaaten zum Anschluß an die Entente zu zwingen.

Verwirklichungsmöglichkeiten des vom Feinde erstrebten Ziels sind:

1. Die in den Dardanellen liegenden Truppen sowie alle Verteidigungsmittel sollen vernichtet werden. Hierzu sind auch große Mengen Truppen zu landen, die gleichzeitig mit dem Bombardement der Forts eingreifen werden.
2. Zur programmmäßigen Vernichtung der Forts und unserer aufgewendeten Verteidigungsmittel dürfte lange Zeit erforderlich sein. Am Ende dürfte doch die Überlegenheit der Artillerie durch die weittragenden Geschütze den geplanten Durchbruch verwirklichen. Wenn auch die feindlichen Schiffe in die Dardanellen eindringen, können die

Transportschiffe nicht durchfahren, soweit die Landverteidigung noch besteht.

3. Landung von Truppenteilen und darauf erfolgende Forcierung der Dardanellen oder vereint wie oben erwähnt.

Nach Ansicht maßgebender Persönlichkeiten wird die Landung von Truppen verhindert werden können, wodurch die feindliche Flotte großen Schaden erleiden wird. Trotzdem muß damit gerechnet werden, daß Teile der Flotte vor Konstantinopel erscheinen. Bei einer ernsten Forcierung ist anzunehmen, daß der Durchbruch in 5—10 Stunden vor sich geht. Die dann vor Konstantinopel erscheinende Flotte dürfte wie folgt operieren:

1. Truppenlandung. Solange die hier befindlichen Truppenkörper nicht aufgerieben sind, werden gelandete Truppen keinen Erfolg haben.
2. Um die Regierung einzuschüchtern und Eindruck auf die Bevölkerung zu machen, wird die Stadt beschossen werden, wobei jedoch die gewünschte Wirkung ausbleiben dürfte.
3. Beim Rückzug feindlicher Flottenteile wird zweckmäßige Verteidigung an beiden Seiten der Dardanellen den Schiffen beträchtlichen Schaden zufügen. Die Durchfahrt durch den Bosporus zur Fühlungnahme mit den russischen Seestreitkräften wird durch unsere Flotte sowie Minen- und Landbefestigungen erschwert werden. Es ist möglich, daß der Durchbruch durch die Dardanellen auch durch einen Angriff der Russen unterstützt wird. Obwohl es angesichts der Mißerfolge der Russen auf dem europäischen Kriegsschauplatz beinahe ausgeschlossen erscheint, so behält man doch auch diesen Punkt im Auge.

Jedenfalls sehe ich vor, daß die Forcierung planmäßig durchgeführt wird, und wenn dann die Flotte vor Konstantinopel erscheint, daß auch die Russen den Bosporus angreifen werden, wodurch der Verkehr mit Europa unterbrochen werden kann."

Es folgen dann Einzelheiten über Verteilung der Truppen, Regelung der Verpflegung und dergleichen mehr. Es geht aus der Verfügung des Großen Hauptquartiers hervor, daß man sich nicht überraschen lassen wollte, und daß selbst nach erfolgtem Durchbruch der Krieg keineswegs beendet sein würde.

Kapitel 6.

Der Beginn des Kampfes gegen die Hauptbefestigungen.

Die ersten Erfolge der Engländer und Franzosen beim Angriff auf die Außenforts hatten ihren Eindruck auf die neutralen Balkanstaaten nicht verfehlt. Bulgariens Haltung blieb zwar ungewiß, doch Griechenland machte erneut durch den Ministerpräsidenten Venizelos England am 1. März das Anerbieten, sich durch Entsendung eines Armeekorps zu drei Divisionen aktiv an der Bezwingung der Dardanellen zu beteiligen. Der griechische Generalstab hatte seine Ansicht dahin geäußert, daß der Angriff zur See durch Operationen an Land unterstützt werden müßte, und er unterbreitete durch den englischen Militärattaché der englischen Regierung bestimmte Vorschläge für die Verwendung der Landstreitkräfte. Auch Italien stellte Erwägungen an, welche Vorteile ihm für seine Beteiligung am Kriege auf seiten der Entente erwachsen könnten, falls es nach dem zu erwartenden Fall von Konstantinopel zu einer Teilung der Türkei kommen sollte. Sehr zum Unbehagen der englischen Regierung ließ am 3. März das russische Auswärtige Amt mitteilen, daß die russische Regierung eine Teilnahme Griechenlands nicht wünschte, und daß der Zar den Einzug griechischer Truppen in die türkische Hauptstadt unmöglich zulassen könnte. Auch die französische Regierung unterstützte die ablehnende russische Haltung England gegenüber. Sie hielt den Durchbruch durch die Dardanellen nur mit der Flotte allein für sicher und glaubte, daß höchstens die Landung einer kleinen Truppenmacht bei Bulair nötig sein würde. Hierzu bedürfte es aber der griechischen Hilfe nicht. Diese könnte vielmehr zu tatkräftiger Unterstützung Serbiens ausgenutzt werden. Hierauf glaubte aber die griechische Regierung nicht eingehen zu können. Die schroffe Ablehnung Rußlands brachte den griechischen Vorschlag zum Scheitern, und Venizelos nahm seine Entlassung.

Die russische Regierung war in ihren Entschlüssen, was Konstantinopel und die Meerengenfrage anbelangte, nicht mehr frei. Abgesehen von den früheren Versuchen, die Meerengenfrage in seinem Sinne zu lösen, hatte Rußland 1912, als durch die kriegerischen Erfolge der Balkanstaaten der Einzug bulgarischer Truppen in Konstantinopel näher zu rücken schien, Vorbereitungen getroffen, seine Schwarze-Meer-Flotte in den Bosporus zu entsenden. Es sollte dadurch eine Lösung der Meerengenfrage, die nicht dem Wunsche Rußlands entsprach, verhindert werden. Daß die Türkei

sich in diesem Kriege den Mittelmächten anschloß, wurde von der russischen Regierung nicht ungern gesehen. Hoffte man doch durch den mit Bestimmtheit erwarteten siegreichen Ausgang des Krieges das Meerengenproblem nach eigenem Wunsch lösen zu können. Am 9. Februar 1915 gaben in der Sitzung der Reichsduma fast alle Parteien die Erklärung ab, daß das Hauptziel des Krieges die Erwerbung von Konstantinopel sei. Am 4. März desselben Jahres legte die russische Regierung diese Wünsche über Konstantinopel und die Meerengen in einem Memorandum nieder, und am 12. März gab der englische Botschafter in St. Petersburg, Buchanan, die Zustimmung seiner Regierung bekannt. Diese wurde gegeben in der Befürchtung, daß ohne sie Rußland zur Erreichung seines Ziels Truppen von seiner Westfront zurückziehen könnte, und daß es ferner in Persien über die russische Einflußzone hinaus sich ausdehnen würde. Das russische Memorandum enthielt die Forderung nach dem Besitz von Konstantinopel, dem Westufer der Meerengen auf der europäischen Seite landeinwärts bis zur Linie Enos—Midia, dem Ostufer, also auf der kleinasiatischen Seite, bis zum Sakaria-Fluß und einer von dort zum Golf von Ismid gezogenen Linie. Außerdem verlangte Rußland die Inseln Imbros und Tenedos[1]).

Nach Niederkämpfung der Außenforts begann der Kampf gegen die Hauptwerke. Um nicht wieder durch die Steilfeuerbatterien behelligt zu werden, beschloß der englische Oberbefehlshaber den Angriff durch indirekte Beschießung fortzusetzen. Hierzu sollte in erster Linie die „Queen Elizabeth" mit ihren 38 cm-Geschützen verwendet werden. Um das wertvolle Schiff der feindlichen Gegenwirkung möglichst zu entziehen, wurde es am 5. März nördlich der Halbinsel bei Gaba Tepe verankert, gesichert durch das Linienschiff „Prince George" und das Flaggschiff des Admirals Carden, den Schlachtkreuzer „Inflexible". Die Aufschläge sollten durch Flugzeugbeobachtung gemeldet werden. Trotz der Sicherung wurde „Queen Elizabeth" 17mal von Geschossen türkischer Feldbatterien getroffen, ohne daß allerdings dadurch Gefechtswerte ausfielen. Störender waren die Mißerfolge der englischen Flugzeuge. Kurz nach dem Feuereröffnen auf Fort Rumeli Medschidie stürzte das erste Beobachtungsflugzeug infolge Motorhavarie ins Meer; das zweite wurde durch Treffer einer türkischen Batterie zur Rückkehr gezwungen, und als das dritte erschien, war die Tageszeit soweit vorgeschritten, daß es nur noch eine Beobachtung melden konnte. An ihrer Stelle wurde die seitliche Beobachtung durch die drei Linienschiffe „Cornwallis", „Irresistible" und „Canopus", die in Ab-

[1]) Übersberger, Das Dardanellenproblem als russische Schicksalsfrage. Wien 1930. Seite 22.

ständen von 12 Minuten nacheinander in die Einfahrt vorstießen, ausgeführt, ein sehr umständliches Verfahren. Das Ergebnis der Beschießung wurde hierdurch sehr beeinträchtigt. Immerhin hatten die Aufschläge in dem Fort Rumeli Medschidie auffallend gut gelegen; trotzdem war nur ein kurzes 24 cm-Geschütz vorübergehend beschädigt und ein Teil der Kaserne zerstört worden. Personalverluste waren nicht eingetreten.

Die ungestörte Durchführung des indirekten Schießens durch „Queen Elizabeth" gab auf türkischer Seite Veranlassung, dem Feind ebenfalls indirekt, über die Gallipoli-Halbinsel hinweg, durch die 28 cm-Geschütze des Linienschiffes „Heireddin Barbarossa" zu antworten. Hierzu bot sich schon am nächsten Tage Gelegenheit. „Heireddin Barbarossa" lag vor dem Dorf Maidos zu Anker in der Peilung „Queen Elizabeth" und einem Berge, von dem die Beobachtung des Schießens durchgeführt werden sollte. Die Leitung hatte der deutsche Kommandant des Linienschiffes, Korvettenkapitän v. Arnim; ihn unterstützte der 2. Generalstabsoffizier der Generalinspektion, Kapitänleutnant Schneider sowie der Artillerieoffizier S. M. S. „Breslau", Kapitänleutnant Carls. Bei den beschleunigt durchgeführten Vorbereitungen konnte die Verbindung mit Bord nicht durch Feldfernsprechleitung hergestellt werden; man mußte sich auf das Blinkgerät und verabredete Sternsignale beschränken. Als nun 10 Uhr 45 Minuten das Feuer auf „Queen Elizabeth", die seit 10 Uhr 30 Minuten die Befestigungen bei Kilid Bahr indirekt beschoß, eröffnet wurde, dauerte es nur kurze Zeit, bis der Beobachtungsstand vom Feinde entdeckt worden war. Er wurde lebhaft unter Feuer genommen und mußte verlassen werden. Die Beobachtung wurde auf eine andere Höhe verlegt und von hier 1 Uhr 20 Minuten das Feuer wieder eröffnet, nachdem auch „Heireddin Barbarossa" inzwischen den Ankerplatz gewechselt hatte. Nach dem dritten Schuß war das Linienschiff eingeschossen; es konnten einige Salven gefeuert werden, und ein Treffer wurde zwischen den Schornsteinen der „Queen Elizabeth" beobachtet. Der Feind hatte den Wechsel des Beobachtungsstandes nicht entdeckt, sondern nahm den am Vormittag benutzten Hügel lebhaft unter Feuer, brach aber bald die Beschießung ab und lichtete Anker. Auch auf „Agamemnon" konnte „Heireddin Barbarossa" noch 2 Schuß abgeben[1]). Der feindliche Funkverkehr wurde während der Beschießung von türkischen Schiffs- und Landstationen gestört, so daß Meldungen der seitlichen Beobachter anscheinend nicht durchkamen.

Im Gegensatz zum vorhergehenden Tage lagen die feindlichen Aufschläge am 6. März ganz unregelmäßig, auch wurden nur wenige Schüsse

[1]) Über das indirekte Schießen der Linienschiffe siehe Bd. I S. 87 und 118 ff.

abgegeben. „Heireddin Barbarossa" hatte im ganzen 21—28 cm-Schüsse auf Entfernungen von etwa 146 hm gefeuert; die Lafetten der schweren Türme ließen nur eine höchste Schußweite von 150 hm zu. Nach englischen Angaben[1]) wurde die indirekte Beschießung nicht fortgesetzt, weil die Admiralität vor Beginn der Gesamtunternehmung sparsamen Munitionsverbrauch befohlen hatte. Aus diesem Grunde wurden auch nur verhältnismäßig wenige 38 cm-Schüsse abgegeben, obwohl eine genügende Reserve vorhanden war und, nach der Beobachtung des ersten Tages zu urteilen, die indirekte Beschießung Erfolg zu versprechen schien. Tatsächlich hatten aber die englischen Flugzeuge keine brauchbaren Aufschlagbeobachtungen geliefert, und das Linienschiff „Albion" fand keine geschützte Stelle zur seitlichen Beobachtung. Es wurde durch das Feuer der Steilfeuerbatterien so eingedeckt, daß die unaufhörlich um sie aufsteigenden Wassersäulen der türkischen Geschoßaufschläge jede genaue Schußbeobachtung unmöglich machte. In den Werken waren Gefechtswerte nirgends ausgefallen und auch die Personalverluste ganz gering.

In der Nacht vom 6. zum 7. März erneuerte der Feind den Versuch, die Minenfelder zu räumen. Geleitet von dem Kleinen Kreuzer „Amethyst" und mehreren Zerstörern versuchten die Fischdampfer an die Sperren heranzukommen. Die Linienschiffe „Ocean" und „Majestic" unterstützten die Unternehmung. Scheinwerfer und Sperrbatterien entdeckten die vorgehenden Minensuchfahrzeuge bald und nahmen sie trotz starker feindlicher Gegenwirkung so erfolgreich unter Feuer, daß der Versuch, ohne den geringsten Erfolg erzielt zu haben, aufgegeben werden mußte.

Neben den beweglichen Steilfeuerbatterien waren die 15 cm-Schnelladekanonen der Batterie Dardanos dem Gegner sehr störend; auf sie vereinigte sich daher lebhaft das Feuer des Feindes. Es wurden dort etwa 2000 Einschläge gezählt, rings um die Batterie herum, die auf dem Gipfel eines pyramidenförmigen Hügels lag. Die Beobachtung war infolgedessen für den Gegner schwierig, da jeder Weitschuß für die Beobachtung verlorenging. Im Hang vor der Batterie lagen die Schußlöcher reihenweise wie ausgerichtet, trotzdem war noch kein Geschütz ausgefallen; nur zwei Schutzschilde waren an der unteren Kante angerissen worden.

Am 7. März konnten die Hauptwerke endlich tatkräftig eingreifen. Die geringen Erfolge, welche die indirekte Beschießung gezeitigt hatte, veranlaßten Konteradmiral de Robeck zu dem Vorschlag, mit „Queen Elizabeth" die Hauptwerke von der Einfahrt aus direkt anzugreifen. Der Flottenchef glaubte aber nach einer Besprechung mit Admiral Guépratte einem

[1]) Weltkrisis Bd. 2 S. 191.

anderen Plan den Vorzug geben zu sollen. Die beiden stark armierten Linienschiffe „Lord Nelson“ und „Agamemnon“ (jedes 4—30,5 cm L/45 und 10—23,4 cm L/50) sollten die türkische Hauptstellung auf dem europäischen und asiatischen Ufer unter Feuer nehmen, wobei beide Schiffe durch die französische Linienschiffsdivision gedeckt werden sollten. Diese sollte die Haubitzbatterien und Feldgeschütze beschäftigen und daran hindern, ihr Feuer auf die englischen Linienschiffe zu richten.

Dieser Plan glückte nicht. „Nelson“ und „Agamemnon“ wurden beim Kreuzen zwischen beiden Ufern von den Steilfeuerbatterien und der Batterie Dardanos heftig beschossen und mehrfach getroffen. Erst 12 Uhr 40 Minuten nachmittags eröffneten sie ihr Feuer auf die Forts Anatoli Hamidie und Rumeli Medschidie. Wegen des geringen Munitionsvorrats hatten es die türkischen Hauptwerke bisher vermieden, auf der Grenze der Reichweiten ihrer Geschütze zu feuern. Um so freudiger begrüßten es die Fortbesatzungen, daß die Gegner nun endlich so weit herankamen, daß das Feuer erfolgversprechend eröffnet werden konnte. 1 Uhr 17 Minuten eröffnete Korvettenkapitän Wossidlo in Fort Anatoli Hamidie auf 130 hm das Feuer, das dann mit Unterbrechungen, weil die Ziele zeitweise hinter der Kefes-Huk verschwanden oder durch Rauch verdeckt wurden, bis 1 Uhr 52 Minuten bis auf etwa 142 hm unterhalten wurde. Die Aufschläge lagen nach der Beobachtung von der Batterie gut am Ziel, und es konnten auch Treffer auf den englischen Linienschiffen ausgemacht werden. Auf „Agamemnon“ zerstörte eine 35 cm-Granate, die das Achterdeck durchschlug, die Offiziers- und Fähnrichsmessen, wobei Eisensplitter 30 m hoch flogen. „Lord Nelson“ wurde von einem schweren Geschoß unter Wasser getroffen, so daß zwei Kohlenbunker volliefen. Aufbauten und Takellage waren durch leichte Geschosse und Sprengstücke in Mitleidenschaft gezogen, im Kommandostand war der Kommandant des „Lord Nelson“ am Kopf verwundet worden. Im ganzen war „Agamemnon“ von 8 schweren und mittleren Geschossen getroffen worden, „Lord Nelson“ hatte 7 Treffer erhalten.

Für den feindlichen Beobachter schien das Feuer auf die Küstenwerke gut zu liegen. Vor den Geschützen und in den Batteriehöfen stiegen mächtige Sand- und Erdsäulen auf, auch wurden Brände, die als Explosion von Munition angesprochen wurden, beobachtet. Zeitweise hatte das Feuer der Batterien ausgesetzt und im Vergleich zu dem der Schiffsartillerie war es sehr langsam. In Wirklichkeit war der feindliche Erfolg aber sehr gering. Im Hof des Forts Hamidie hatten 12 Treffer gelegen, der Wall und eine Schulterwehr hatten je einen Treffer erhalten. Die Kaserne war in Flammen aufgegangen; dies war wahrscheinlich auf feindlicher Seite Veranlassung gewesen zu der Annahme, daß schwere Be-

schädigungen eingetreten seien. Die Geschütze von Hamidie und Medschidie waren völlig unbeschädigt, und auch die Bedienungsmannschaften hatten keine Verluste. Das Fort Hamidie hatte 27—24 cm-Sprenggranaten und 4—35,5 cm-Sprenggranaten verfeuert. In Batterie Dardanos waren 2—15 cm-Geschütze vorübergehend beschädigt; die Haubitzbatterien hatten einen Personalausfall von 5 Toten und 6 Verwundeten; vorübergehend wurde eine 15 cm-Haubitze außer Gefecht gesetzt. Das Dorf Erenköi ging an diesem Tage in Flammen auf; das gleiche Schicksal erlitten im Laufe der Kämpfe die benachbarten anderen kleinen, vor dem Kriege von Griechen bewohnten Ortschaften.

Am 2. März waren in Tschanak die 26 Carbonit-Minen eingetroffen, welche die letzte Reserve des Flottenkommandos darstellten. Der Flottenchef gab sie in der Voraussetzung ab, daß sie bei der großen Materialknappheit, unter welcher die Meerengenverteidigung litt, eher nutzbringend verwendet werden könnten, als dies bei den schwimmenden Streitkräften der Fall sein würde. Der Flottenchef stellte dazu telegraphisch folgendes zur Erwägung: Flotte empfiehlt Minen als Reserve vorläufig zurückzustellen und sie gegebenenfalls als taktische Sperre zu werfen, wenn bestimmte Bewegungen des Gegners vorauszusehen sind.

Sehr bald fanden diese Minen eine Verwendung, die von schicksalhafter Bedeutung für den Verlauf des Dardanellenkampfes werden sollte. Bei der Beschießung der Haubitzbatterien war die Beobachtung gemacht worden, daß die feindlichen Schiffe sich hauptsächlich in der Erenköi-Bucht aufhielten, weil sie dort dem türkischen Feuer verhältnismäßig wenig ausgesetzt waren. Auf Befehl des Generalinspekteurs sollte deshalb die Bucht nachts mit Minen verseucht werden. Hierzu wurde die Flottenreserve eingesetzt. Völlig unbemerkt vom Feinde legte in der Nacht vom 7. zum 8. März der Minenleger „Nusrat" hier die 26 Carbonitminen (Karte 6).

Über die Ausführung dieser Unternehmung berichtet Marineingenieur Reeder: „Am 7. März, 11 Uhr 30 Minuten nachmittags, begab ich mich mit dem türkischen Minenkapitän Hafis Nasmi und dem deutschen Torpeder Bettaque an Bord des Minenlegers »Nusrat«, um die zum Minenlegen notwendigen Vorbereitungen zu treffen. Während ich noch einmal selbst die gesamte Maschinenanlage revidierte und anschließend die Kessel zur rauchlosen Fahrt herrichten ließ, machte der Torpeder Bettaque mit dem türkischen Minenpersonal die Minen klar zum Werfen. Für das Bedienen der Maschinen und Kessel standen mir noch je zwei deutsche Unteroffiziere und Heizer zur Verfügung. Hierdurch war Gewähr gegeben, daß meine Befehle schnell und richtig ausgeführt wurden. Gegen 5 Uhr morgens ließ ich Anker lichten. Das Wetter war der Unternehmung günstig. Ein leichter

Nebel lag auf dem Wasser, der sich allmählich in einen dünnen Landregen umwandelte. Mit durchschnittlich 140 Umdrehungen schlängelte sich der Minenleger von Nagara aus an der asiatischen Küste entlang. Da es noch dunkel war und mehrere Minensperren passiert werden mußten, war größte Vorsicht geboten. Der türkische Minenkapitän kannte jedoch die kritischen Punkte genau, und so gelangte »Nusrat« wohlbehalten an den Bestimmungsort. Während der ganzen Fahrt wurden die Umdrehungen nach meinen Befehlen gehalten. Dadurch ist es mir gelungen, vollständig rauchlos zu fahren, obgleich die türkische Ereglikohle für diesen Zweck sehr wenig geeignet ist. Um 7 Uhr 10 Minuten vormittags ließ ich drehen und, heimwärtsfahrend, gleichzeitig die Minen durch den türkischen Minenkapitän Hafis Nasmi in Abständen von 15 Sekunden werfen. Im ganzen wurden 26 Minen geworfen, und zwar in ungefährer Richtung SW—NO. Inzwischen begann bereits der Morgen zu grauen. Die feindlichen Bewacher hatten sich anscheinend schon zurückgezogen; innerhalb der Dardanellen war kein feindliches Schiff mehr zu erblicken. Die Sichtigkeit nach Tschanak zu war durch den inzwischen eingetretenen Regen und den dunklen Hintergrund nur sehr gering. Mit ziemlicher Bestimmtheit kann ich daher annehmen, daß das Legen der Minen vom Feinde nicht bemerkt worden ist. Um 8 Uhr vormittags konnte ich wieder vor Tschanak ankern."

Der Bericht gibt ein anschauliches Bild von dem engen und vertrauensvollen Zusammenarbeiten der deutschen und türkischen Offiziere und Mannschaften.

In derselben Nacht lief das 97 Tonnen große türkische Torpedoboot „Timur Hissar" aus, um englisch-französische Bewachungsstreitkräfte anzugreifen. Der Kommandant, Kapitänleutnant Freiherr v. Fircks, hatte sich vorher durch Beobachtung von Land aus über den Sicherungsdienst des Feindes bei Nacht unterrichtet. Seine Meldung besagt über das Verhalten des Gegners in der Nacht vom 3. zum 4. März:

„Der Übergang von Tag zu Nacht vollzog sich so, wie bei einer Flotte, die sich zu Einzelübungen vor einem ihrer Kriegshäfen befindet. Sammeln nach Beendigung der Beschießung fand nicht statt. Von den Linienschiffen ging ein Teil nach Tenedos, während die anderen in der Richtung Imbros aus Sicht kamen. Nachdem schon bei Einbruch der Dunkelheit mehrere Zerstörer eingelaufen waren, die dabei mit ihren Scheinwerfern Kum Kale angeleuchtet hatten, erschienen um 8 Uhr 30 Minuten abends in der Einfahrt 6 Fischdampfer, die von einem größeren Dampfer entlassen worden waren. Dann erschienen weitere 4 Zerstörer in Dwarslinie, die sich mit dem Bug nach innen zwischen Kum Kale und Sed ul Bahr hielten. Zeitweise wurden Positionslaternen gesetzt, ein Zerstörer lag etwa auf Rufweite westlich

der neun Mühlen von Jenischehir. Nach meiner Überzeugung bedeutet die völlige Sorglosigkeit, mit der sich die Verbündeten vor den Dardanellen bei Tage und bei Nacht bewegen können, ohne irgendwelche Angriffe leichter Streitkräfte befürchten zu müssen, für sie eine sehr wesentliche Erleichterung der ganzen Operationen[1])."

„Timur Hissar" lief am 7. März unbemerkt aus den Dardanellen aus und kam im Golf von Smyrna zweimal zum günstigen Nachtangriff auf englische Bewachungsstreitkräfte. Zur großen Enttäuschung der ganzen Besatzung waren ihr Erfolge zunächst nicht beschieden, da das Torpedomaterial versagte. Nach einer Liegezeit in Smyrna, die zu notwendigen Überholungsarbeiten und zum Auffüllen von Vorräten benutzt wurde, ging das Boot am 15. April wieder in See. In der Nähe der Insel Skyros sichtete „Timur Hissar" den englischen Truppentransportdampfer „Manitou", der anscheinend von einem Hilfskreuzer begleitet war. Da dieser sich entfernte, konnte Kapitänleutnant Freiherr v. Fircks versuchen, den Transportdampfer zu versenken. Da dem Befehl, das Schiff zu verlassen, nicht nachgekommen wurde, wurden zwei Torpedos, wieder ohne einen Erfolg, geschossen. Auf „Manitou" brach trotzdem eine Panik aus und ein Teil der eingeschifften Truppen sprang über Bord, wobei etwa 100 Mann ertrunken sind. „Timur Hissar" mußte sich vor herannahenden englischen Zerstörern zurückziehen. Bei der geringen Geschwindigkeit des Bootes war an ein Entkommen nicht zu denken. Der Kommandant mußte sich entschließen, es auf der griechischen Insel Chios auflaufen zu lassen und zu sprengen. Die Besatzung wurde darauf in Griechenland interniert. Eine Folge dieses Vorstoßes war eine sichtbare Verstärkung der englischen Wachfahrzeuge im Ägäischen Meer.

Bevor an die Niederkämpfung der inneren Fortlinie gegangen werden konnte, glaubte die englische Flottenleitung, sich mit besonderer Energie der Räumung der Minensperren zuwenden zu müssen. Mit welchen Schwierigkeiten dabei zu rechnen war, hatten die letzten Nächte gezeigt. Da aber anderes Personal als die Besatzungen der Fischdampfer nicht zur Verfügung stand, mußte versucht werden, mit diesem zum Ziele zu kommen. Es hatte sich früher herausgestellt, daß die zum Minensuchen verwendeten Fischdampfer zu schwache Maschinen hatten, so daß sie mit ausgebrachtem Gerät gegen den starken Strom nicht vorwärtskamen. Es sollte deshalb der Versuch gemacht werden, ohne Gerät bis zum ersten Minenfeld zu laufen und dieses erst dort auszubringen.

In der Nacht vom 10. zum 11. März liefen 9 Fischdampfer unter dem Schutz von 4 Zerstörern in die Dardanellen ein. Die Gruppe wurde

[1]) Über die Unternehmung des „Timur Hissar" siehe Bd. I S. 101 ff.

durch das Linienschiff „Canopus" und den Kleinen Kreuzer „Amethyst" gesichert. Unbemerkt kamen die Minensucher bis an die erste Sperre und brachten dort ihr Gerät aus. Sie fanden hier zwei Minen, und bei der Detonation wurde ein Fischdampfer so schwer beschädigt, daß er sank. Durch die Detonation alarmiert, eröffneten die Sperrbatterien ein heftiges Feuer, das von den englischen Zerstörern und den großen Schiffen erfolglos erwidert wurde. Nachdem zwei Fischdampfer einige 15 cm-Treffer erhalten hatten, wurde die Unternehmung abgebrochen.

Ein weiterer Versuch in der folgenden Nacht verlief ebenfalls ergebnislos. Unter starkem Feuer der Küstenwerke mußten die Minensuchfahrzeuge unverrichteterdinge umkehren. Auch ein französischer Vorstoß in der Nacht vom 12. zum 13. März hatte kein besseres Ergebnis.

Vizeadmiral Carden erkannte, daß mit diesen Besatzungen, so unerschrocken sie sich auch im feindlichen Feuer gezeigt hatten, wegen ihrer mangelhaften Ausbildung kein Erfolg zu erzielen war. Es wurden deshalb Freiwillige auf dem Geschwader aufgerufen und mit ihnen die Minensucher besetzt. Hiermit war aber noch nicht viel gewonnen. Ein Minensuchverband ist ein kompliziertes Kampfmittel, das längerer Ausbildung und Schulung im Fahren und in der Bedienung des Geräts bedarf, bevor es kriegsverwendungsfähig ist. Diese Umorganisation ist dann auch nicht von Erfolg gekrönt gewesen; wirklich brauchbar ist der Verband erst nach einhalbmonatiger Ausbildung geworden.

Der englische Nachrichtendienst hatte in Erfahrung gebracht, daß Admiral v. Usedom dringend in Berlin wegen Nachsendung von Munition für die türkischen Küstenbefestigungen vorstellig geworden war. Die englische Admiralität war auch davon unterrichtet, daß in Berlin die Herausfendung von deutschen Unterseebooten erwogen wurde. Diese Nachrichten waren die Veranlassung, Vizeadmiral Carden am 11. März in einem dringenden Telegramm größere Energie bei seinen Unternehmungen zu empfehlen. Es lautete[1]): „Persönlich und geheim. Die Ihnen ursprünglich erteilten Befehle legten Nachdruck auf Vorsicht und wohlüberlegte Pläne, und wir billigen sehr die Geschicklichkeit und die Geduld, mit der Sie bisher, ohne Verluste zu erleiden, verfahren sind.

Wenn indessen Erfolge ohne Verluste an Schiffen und Mannschaften nicht erzielt werden können, so sind die zu erreichenden Ergebnisse wichtig genug, um solche Verluste zu rechtfertigen. Durch die Wegnahme der Tschanak-Ecke kann die ganze Unternehmung entschieden werden, und es können dadurch Folgen von ausschlaggebender Bedeutung für den Krieg

[1]) Dardanelles Commission I Nr. 109.

hervorgerufen werden. Wir stellen es Ihnen anheim zu erwägen, ob nicht jetzt der Augenblick gekommen ist, gutes Wetter vorausgesetzt, die Befestigungen in der Enge durch einen entscheidenden Angriff niederzukämpfen, dadurch daß das Feuer einer möglichst großen Zahl großer und kleiner Geschütze auf sie vereinigt wird. Unter dem Schutz dieses Feuers könnten Landungsabteilungen die Geschütze in den Werken zerstören, und die Minenfelder könnten soweit als möglich abgesucht werden.

Unter Umständen wird es nötig sein, die Unternehmung so lange zu wiederholen, bis die Werke in den Engen völlig zerstört sind und das Fahrwasser völlig minenfrei ist.

Wir haben nicht die Absicht, Sie zu drängen oder Sie zu veranlassen, gegen Ihre Überzeugung etwas zu unternehmen, aber wir sind uns darüber klar, daß Sie, wenn Sie zu einem gewissen Abschnitt in Ihren Operationen gekommen sind, stark auf eine Entscheidung bedacht sein müssen. Wir wünschen zu wissen, ob nach Ihrer Ansicht dieser Augenblick jetzt gekommen ist. Jede wohlerwogene Unternehmung zur Herbeiführung der Entscheidung wird, selbst wenn bedauerliche Verluste damit verbunden sein sollten, unsere Unterstützung finden.

Bevor Sie Ihre augenblicklichen Pläne entscheidend ändern, möchten wir Ihre Ansichten hören."

Gleichzeitig mit diesem Telegramm gab die Admiralität Befehl, das Mittelmeergeschwader für etwaige Ausfälle durch die beiden Linienschiffe „Queen" und „Implacable" zu verstärken. Der bisherige Mangel an Flugzeugen, unter dem die Beobachtung so sehr gelitten hatte, wurde durch Entsendung von 14 englischen und 6 französischen Flugzeugen behoben.

Vizeadmiral Carden teilte die Auffassung der Admiralität. Er rechnete bestimmt mit dem Gelingen des Durchbruchs. Seine Antwort auf das Telegramm der Admiralität lautete:

„Ihrem Telegramm stimme ich in vollem Umfange zu. Ich bin der Ansicht, daß der Augenblick jetzt gekommen ist, wo die Unternehmung kraftvoll durchgeführt werden muß, um zum Erfolg zu führen. Ich bin der Meinung, daß zur Sicherung meiner rückwärtigen Verbindungen unmittelbar nach dem Einlaufen der Flotte in das Marmarameer militärische Operationen in großem Umfange eingeleitet werden sollten. Die Verluste beim Durchbruch durch die Engen werden voraussichtlich groß sein. Ich stelle deshalb anheim, daß weitere Schiffe als Ersatz bereitgehalten werden und Reservemunition so schnell als möglich herausgesandt wird."

In der Nacht vom 14. zum 15. März wollte der Admiral[1]) einen

[1]) Corbett II S. 208.

letzten Versuch machen, die Minen zu räumen. Mißlang dieser wieder, so blieb kein anderer Weg, als die Sperrbatterien völlig zum Schweigen zu bringen, und da aller Voraussicht nach die Hauptwerke dies zu verhindern versuchen würden, diese zuerst niederzukämpfen. Das mußte aber Zeit und viel Munition kosten, da die Küstenbatterien wohl erst nach wiederholten Angriffen endgültig zum Schweigen gebracht werden konnten. War dies gelungen, so stand nichts im Wege, bei Tage und bei Nacht die Räumungsarbeiten durchzuführen.

Die Minensuchfahrzeuge wurden wieder durch den Kreuzer „Amethyst" und Zerstörer gedeckt, während das Linienschiff „Cornwallis" die leichten Batterien lebhaft unter Feuer nahm. Obwohl sie bald von den Scheinwerfern entdeckt wurden und die Sperrbatterien ein heftiges Feuer eröffneten, setzten die mit Freiwilligen besetzten Fahrzeuge ihren Weg fort. Zwei Fischdampfer hatten erhebliche Mannschaftsverluste erlitten, auf der Mehrzahl der Suchfahrzeuge waren die Leinenwinden und das Gerät zerstört; nur zwei Dampfern gelang es, das Gerät auszubringen und einige Minen zu finden. So mußte auch diesmal der Versuch aufgegeben werden; fünf Suchboote waren außer Gefecht gesetzt, der Personalausfall betrug 27 Tote und 43 Verwundete. Den größten Teil dieser Verluste hatte der Kleine Kreuzer „Amethyst" erlitten. In der Absicht, das Feuer der Küstenbatterien von den ungeschützten Suchfahrzeugen abzulenken, war der Kreuzer ziemlich weit in die Einfahrt vorgestoßen. Hierbei erhielt er in der Nähe von Kefes-Huk zwei Treffer, die in der Heizerbadekammer und dem Wohndeck krepierten und hier allein einen Ausfall von 24 Toten und 36 Verwundeten verursachten.

Über diesen ereignisreichen Räumungsversuch berichtet Kommodore Roger Keyes, Chef des Stabes bei Vizeadmiral Carden:

„»Cornwallis« feuerte etwa eine Stunde lang auf die Scheinwerfer und Batterien, dann rückten die Räumfahrzeuge vor, gedeckt durch »Amethyst« und Zerstörer, begleitet von Pinassen, die Sprengpatronen mit sich führten. Der Feind war sehr wachsam. Er ließ die 7 Räumfahrzeuge und 5 Pinassen recht auf die Mitte des Minenfeldes einlaufen, nur ab und zu einen Schuß abgebend. Dann wurden alle Scheinwerfer gelöscht — eine Minute später leuchteten alle wieder und vereinigten sich auf die Minensucher. Der Feind eröffnete dann ein heftiges Feuer bis zu dem Punkt, wo die Fahrzeuge kehrtmachten, und setzte es fort, während sie wieder ausliefen. Bis auf zwei wurden alle durch Geschützfeuer so beschädigt, daß sie ihr Gerät nicht ausbringen konnten; ihre Suchdrachen wurden zerstört, die Suchleinen und die Winden vernichtet. Die Fahrzeuge wurden von 15 cm-Granaten bis herunter zu Schrapnells aus Feld-

geschützen getroffen. Nur ein Paar suchte den ganzen Weg stromab. Zwei Pinassen, die von Fähnrichen zur See geführt wurden, blieben mutig bei ihnen und brachten vier Sprengpatronen zur Entzündung. Dies hatte großen Erfolg, die Minen trieben stromab bis in die Einfahrt und wurden hier vernichtet. Sechs Linienschiffe und das Zerstörerbegleitschiff „Blenheim" versorgten die Freiwilligen, auf ein Schiff kam ein Suchfahrzeug. Der Fischdampfer, der von »Vengeance« betreut und von dem tapferen Robinson befehligt wurde, hatte 84 Treffer. Suchdrachen und Winden waren beschädigt, aber es waren keine Personalausfälle eingetreten, dank dem sehr wirksamen Stahlschutz, der in Malta auf den Fischdampfern eingebaut war und viele Menschenleben rettete . . . Die Fischdampfer hatten 5 Tote und 4 Verwundete. Das Leben der Fischdampfer- und Pinaßbesatzungen schien gefeit zu sein. Die Fahrzeuge waren von einem Hagel von Geschossen überschüttet und hatten unzählige Treffer. 4 Fischdampfer und 1 Pinasse waren außer Gefecht gesetzt, aber keins der Fahrzeuge sank. Es war eine tapfere Unternehmung."

In dem Logbuch des Ersten Offiziers der „Vengeance" ist der Verlauf dieser Nacht ebenfalls sehr anschaulich geschildert: „Donnerstag, der 13., und Freitag, der 14., boten ein Bild harten Nachtgefechts. Zwei Gruppen von Minensuchern begannen unter dem Schutz des Kreuzers »Amethyst« ihre gewöhnliche Arbeit. Sie hatten bereits eine beträchtliche Strecke vom Feinde ungesehen abgesucht, wobei es ihnen gelang, eine Reihe von Minen aufzunehmen, als plötzlich vom Feind eine Rakete gefeuert wurde und alsbald sämtliche Scheinwerfer aufleuchteten und unsere Minensucher bei ihrer gefährlichen Arbeit entdeckten. Diese gerieten sofort in heftiges Feuer und erhielten Befehl, sich zurückzuziehen. Beim Rückzug fügte der Feind den Booten schweren Schaden zu. An Bord des Minensuchers Nr. 449 waren alle Mann tot mit Ausnahme eines Signalgastes und zweier Heizer, andere Boote hatten einige Verwundete und zahlreiche Löcher auf der ganzen Länge. Der Kreuzer »Amethyst« wurde anscheinend schwer mitgenommen und verlor 22 Mann an Toten und 40 an Verwundeten[1]), außer dem Materialschaden . . ."

Der englische Oberbefehlshaber glaubte zwar nach wie vor in der Lage zu sein, den geplanten Durchbruch durch die Dardanellen ausführen zu können, er hielt die vorhandenen Hilfsmittel aber nicht für ausreichend. Er verlangte auf Grund des Mißerfolges in der Nacht vom 14. zum 15. März Minensuchfahrzeuge der heimischen Flotte, während er selbst

[1]) Die erste Angabe auf S. 74 ist die richtige.

Übersichtskarte Schwarzes Meer — Östliches Mittelländisches Meer.

Übersichtskarte Dardanellen — Marmarameer — Bosporus.

Skizze 2

Balkan-Übersichtskarte.

Skizze 1.

seine Zerstörer mit einem leichten Suchgerät ausrüstete. Die Admiralität befahl darauf, daß 30 der schnellsten Fischdampfer von Lowestoft unverzüglich nach dem Mittelmeer abgehen sollten. Außerdem wurden Malta-Torpedoboote, die bisher den Suez-Kanal bewacht hatten, und einige französische Boote ebenfalls dorthin befohlen. Für die Zeit vom 15. bis 17. März erhielten die englisch-französischen Suchgruppen, nachdem die nächtlichen Vorstöße gegen die Sperrfelder aufgegeben waren, die Aufgabe, die Bombardementsstellungen der Linienschiffe südwestlich der türkischen Minenfelder erneut nachzuprüfen. Diese Aufgabe wurde in nächtlichen Suchfahrten erledigt. Es ist hierbei die Sperre in der Erenköi-Bucht nicht festgestellt worden, denn die Bucht ist wahrscheinlich nicht in ihrer ganzen Länge abgesucht worden. Am 16. März sind zwar drei Minen gefunden und vernichtet worden. Da aber das weitere Absuchen ergebnislos blieb, glaubte man an die Minenfreiheit der Bucht. Flugzeuge hatten von oben auch keine Minen entdecken können; die englische Flottenleitung schloß daraus, daß die Bucht minenfrei wäre.

Über die Absichten des Vizeadmirals Carden auf Grund seines letzten Telegramms an die Admiralität (S. 73) schien diese keine genügende Klarheit gewonnen zu haben. Sie richtete deshalb am 15. März ein längeres Telegramm an ihn, um vor dem Eintritt in entscheidende Operationen völlige Übereinstimmung in den beiderseitigen Ansichten zu erzielen.

„Wenn[1]) General Hamilton Dienstag nacht ankommt, besprechen Sie mit ihm in großen Zügen die militärischen Operationen, welche Sie für nötig halten ...

Wir verstehen Sie so, daß es Ihre Absicht ist, eine vollkommen sichere Durchfahrt durch die Minenfelder herzustellen, um die Forts in den Engen, wenn möglich, auf nahe Schußweiten anzugreifen, und daß das Feuer der Schlachtschiffe, soweit es nötig ist, die Operationen gegen die Forts oder gegen die leichten und beweglichen Verteidigungseinrichtungen unterstützt, und daß mehrere Tage nötig sein werden, um diesen Versuch durchzuführen. Hiernach, so nehmen wir an, beabsichtigen Sie die Forts an den Engen durch einen Angriff auf entscheidende Entfernung völlig außer Gefecht zu setzen und dann die weiteren Forts nach Ihrem Ermessen anzugreifen und wenn nötig das Minenräumen fortzusetzen. Wenn dies Ihre Absicht ist, billigen wir sie aufrichtig. Wir wünschen, daß ohne Übereilung, aber ohne Zeitverlust gehandelt wird. Wir vermuten, daß Sie nicht versuchen werden, die Durchfahrt zu erzwingen, ohne vorher einen minenfreien Weg geschaffen und die hauptsächlichen Befestigungen nieder-

[1]) Dardanelles Commission I Nr. 109.

gekämpft zu haben. Keine Operation dieser Art soll in Angriff genommen werden, ohne daß vorher unsere Zustimmung eingeholt ist. Bevor sie unternommen wird, müssen sorgfältige Überlegungen über enges Zusammenarbeiten zwischen Armee und Marine angestellt werden, und es kann sich möglicherweise dabei herausstellen, daß bei einer entscheidenden militärischen Unternehmung zur Einnahme der Höhen bei Kilid Bahr mit geringeren Verlusten zu rechnen sein wird, als bei einem Vorstoß der Flotte. Über Munition, Flugzeuge und Minensucher werden Sie später Nachricht erhalten."

Vizeadmiral Carden antwortete am 15. März mit folgendem Telegramm:

„Ich werde mich mit General Hamilton besprechen, sobald er angekommen ist. Meine Absichten sind im zweiten Teil Ihres Telegramms richtig zum Ausdruck gekommen. Ich hoffe mit den Operationen, für die die Pläne fertiggestellt sind, am 17. März beginnen zu können. Da aber gute Sichtigkeit und günstiger Wind, der Rauchbehinderung ausschließt, wesentlich sind, wird möglicherweise ein späterer Zeitpunkt gewählt werden. Inzwischen ist das Seegebiet, in dem die Schiffe manövrieren müssen, sorgfältig nach Minen abgesucht. Ich beabsichtige nicht, den Durchbruch zu erzwingen, bevor nicht ein minenfreier Weg festgestellt ist."

Kaum hatte die Admiralität diese Antwort des Oberbefehlshabers im Mittelmeer erhalten, als sie ein neues Telegramm von Vizeadmiral Carden erreichte, in dem er wegen Krankheit um Enthebung von seinem Posten bat. Zu seinem Nachfolger wurde der bisherige II. Admiral, Konteradmiral de Robeck, ernannt. Da das ganze Unternehmen auf eine Entscheidung drängte, konnte die Wahl wohl auf keinen andern fallen. Admiral de Robeck war in alle Einzelheiten eingeweiht und hatte mehrere Unternehmungen selbständig geleitet. Konteradmiral Wemyß, der an sich der Rangälteste war, blieb Chef des Stützpunktes Mudros. Aus dem anläßlich des Kommandowechsels entstandenen Telegrammaustausch konnte die Admiralität entnehmen, daß der neue Oberbefehlshaber in den Operationen keine Verzögerung eintreten lassen würde. De Robeck drahtete am 17. März: „Wenn das Wetter es erlaubt, werde ich morgen die Operationen fortsetzen."

Kapitel 7.

Die Entscheidung über Beteiligung der Armee. — Der Befehl für den Flottenangriff.

Über die Entsendung von Truppen hatte das englische Kriegsamt noch keine endgültigen Entschlüsse gefaßt, obgleich die Admiralität schon zu Beginn der Flottenunternehmung auf die Einschiffung der 29. Division, die als aktive Reserve noch in England zurückbehalten war, gedrängt hatte. Lord Kitchener hatte sich nicht entschließen können, diese gut ausgebildete Truppe, die eine vorzügliche Reserve für den französischen Kriegsschauplatz bildete, aus der Hand zu geben, bevor sich nicht die Lage an der französischen Front günstiger gestaltete.

In einer Sitzung des Kriegsrats am 16. Februar war im Beisein der maßgebenden Persönlichkeiten beschlossen worden, die 29. Division so schnell als möglich nach Lemnos zu überführen und Vorbereitungen zu treffen, um, wenn erforderlich, eine weitere Streitmacht von Ägypten hinüberzuschicken. Diese Truppen sollten mit den schon überführten Teilen von Marine-Infanterie dazu dienen, nötigenfalls einen Angriff der Flotte auf die Dardanellen zu unterstützen. Die Admiralität begann bereits mit der Bereitstellung des für den Transport nach dem östlichen Mittelmeer erforderlichen Schiffsraums. Gegen diese Entscheidung erhob jedoch das englische Hauptquartier in Frankreich Einspruch, hauptsächlich hinsichtlich der 29. Division. Den Einwendungen der Front gegenüber sah sich Lord Kitchener veranlaßt, seine Zustimmung zur Einschiffung zurückzunehmen, und er ließ dies am 20. Februar durch seinen Adjutanten, ohne den Ersten Lord der Admiralität zu benachrichtigen, der Admiralität mitteilen, worauf diese sofort alle Vorbereitungen einstellte und die vorgesehenen 26 Dampfer für andere Zwecke verwendete. Alle Versuche, Kitchener umzustimmen, schlugen fehl. Das einzige Zugeständnis, das er machte, bestand darin, daß er Generalmajor Birdwood, den Kommandierenden General der australischen Korps, die augenblicklich in Ägypten lagen, nach den Dardanellen schickte mit dem Auftrag, ihm über die Möglichkeit einer militärischen Unternehmung Bericht zu erstatten. Am 3. März erklärte er, daß er hoffe, sich bis zum 10. März entscheiden zu können, weil er bis dahin einen Bericht des Generals Birdwood erwartete. Dieser meldete bereits am 5. März nach einer Konferenz mit dem englischen Seebefehlshaber[1]): „Ich bin sehr

[1]) Dardanelles Commission I Nr. 103. Roger Keyes, The naval memoirs S. 200, zitiert: Keyes.

zweifelhaft, ob die Marine die Durchfahrt ohne Unterstützung wird erzwingen können. Auf jeden Fall wird die Operation eine beträchtliche Zeit in Anspruch nehmen. Die Außenforts, die bis jetzt genommen worden sind, waren gut sichtbar und sehr leicht niederzukämpfen, da die Schiffe weit abblieben und von jedem beliebigen Platz aus feuern konnten, aber innerhalb der Meerenge werden die Schiffe durch unbekanntes Feuer belästigt werden. Das Wetter war trostlos, nur an einem Tage einigermaßen gut, und die Operationen werden dadurch dauernd verzögert. Bevor Truppen gelandet werden können, ist ruhiges Wetter unerläßlich. Die Landungsplätze sind schlecht, und eine kleine Truppe kann sicher nicht gelandet werden ohne Gefahr zu laufen, durch schlechtes Wetter abgeschnitten zu werden."

Der General hatte inzwischen von Kitchener eine neue Anfrage erhalten, in der darauf hingewiesen wurde, daß Admiral Carden damit rechnete, am 20. März mit der Flotte das Marmarameer erreichen zu können. Die australischen und neuseeländischen Korps (Anzac[1]), die französische Division und die Marine-Division würden am 18. in Mudros sein können. Diese Truppen dürften aber nur dann auf der Gallipoli-Halbinsel Verwendung finden, wenn der Admiral erklärte, daß es unmöglich sei, ohne ihre Hilfe durchzubrechen. Ihre Verwendung wäre in der Nähe von Konstantinopel vorgesehen. Solange das Feuer auf die Forts erfolgreich wäre, würde der Admiral nur kleine Truppenkörper für Nebenzwecke nötig haben, und Birdwood würde sie aus der schon in Mudros befindlichen Brigade nehmen können. Ausgedehnte Operationen auf der Halbinsel dürften ohne weiteren Befehl der Heimat nicht unternommen werden, und in diesem Fall würden wahrscheinlich weitere Truppen aus England geschickt werden. Kitchener nähme nicht an, daß umfangreiche Landungen in Frage kommen würden. Es werde wahrscheinlich nur nötig sein, eine Truppenmenge, die stark genug sei, die Bulair-Linien zu halten, dort zu belassen, da angenommen werde, daß die Türken die Halbinsel räumten.

General Birdwood ergänzte hierauf seine Meldung vom 5. März am nächsten Tage durch das folgende Telegramm: „Ich habe Sie schon in Kenntnis gesetzt, daß ich des Admirals Vorausfage für zu zuversichtlich halte, und obgleich wir ein besseres Urteil erst am 12. März haben werden, zweifle ich daran, daß er die Durchfahrt ohne Unterstützung wird erzwingen können." Lord Kitchener, wohl auch beeinflußt durch diese Stellungnahme des Generals Birdwood, erklärte am 10. März in der Sitzung des Kriegsrats, daß er die militärische Gesamtlage jetzt für gesichert genug hielte, die

[1]) Australien New Zealand Army Corps.

Entsendung der 29. Division zu rechtfertigen. Die Transporte verließen die Heimat nun erst am 16. März, während es schon am 22. Februar möglich gewesen wäre, sie in Marsch zu setzen.

Am 12. März wurde General Sir Ian Hamilton zum Oberbefehlshaber der Landtruppen ernannt. Bezüglich seiner Aufgabe erhielt er folgende Richtlinien[1]):

1. Die Flotte hat es unternommen, die Durchfahrt durch die Dardanellen zu erzwingen. Die Beteiligung von Landstreitkräften an Landoperationen ist zu diesem Zeitpunkt in größerem Umfang nur beabsichtigt für den Fall, daß es der Flotte trotz aller Anstrengungen nicht gelingt, durchzustoßen.
2. Bevor ernsthafte Unternehmungen auf der Gallipoli-Halbinsel eingeleitet werden, sollen alle britischen Streitkräfte, die hierfür vorgesehen sind, versammelt sein, damit ihr volles Gewicht in die Waagschale geworfen werden kann.
3. Nachdem der Plan, die Meerenge zu bezwingen, einmal gefaßt ist, kann kein Gedanke daran sein, ihn wieder aufzugeben. Er wird Zeit und Geduld, methodisches Zusammenarbeiten zwischen See- und Landbefehlshabern erfordern. Der springende Punkt ist, einen Rückschlag, der unsere Aussichten auf einen strategischen und politischen Erfolg aufs Spiel setzt, zu vermeiden.
4. Dies schließt nicht die Möglichkeit zu kleineren Unternehmungen aus, die den Zweck haben, Geländestreifen von türkischen Geschützen, die die Flotte belästigen, zu säubern, oder Forts, die durch die Flotte zum Schweigen gebracht sind, gänzlich zu zerstören. Aber solche kleineren Operationen sollen soweit als möglich auf die Kräfte beschränkt bleiben, die unbedingt zur Durchführung nötig sind, und sollen tunlichst keine dauernde Besetzung von Punkten auf der Gallipoli-Halbinsel nach sich ziehen.

General Hamilton traf am 17. März in der Mudros-Bucht ein und hatte am gleichen Tage mit Vizeadmiral de Robeck in Gegenwart der Admirale Wemyß und Guépratte und des französischen Generals d'Amade eine Besprechung. Ihr Ergebnis bestand darin, daß der Erfolg des für den nächsten Tag beabsichtigten Angriffs abgewartet werden sollte, um sich über den Umfang und die Art der Verwendung der Landungstruppen schlüssig zu werden.

Am Nachmittag des 16. März hatte an Bord des Flaggschiffs „Queen Elizabeth" eine Sitzung stattgefunden, in welcher der nunmehrige Ober-

[1]) Dardanelles Commission I Nr. 107.

befehlshaber, Vizeadmiral de Robeck, in Anwesenheit des französischen Admirals Guépratte den Plan für das Vorgehen der Seestreitkräfte gegen die Hauptverteidigungswerke der Dardanellen allen Kommandanten bekanntgab und eingehend erläuterte. Da am 17. März das Wetter für den folgenden Tag günstig zu werden versprach, wurden an diesem Tage die Operationsbefehle ausgegeben.

Maßgebend für die Operationsbefehle des neuen Flottenchefs war die Denkschrift von Vizeadmiral Carden über das Vorgehen der Seestreitkräfte, die in der Einleitung besagte:

„Der leitende Gedanke ist, die Verteidigungswerke der Engen und gleichzeitig die der Minenfelder zum Schweigen zu bringen, um es den Minenräumverbänden zu ermöglichen, einen Weg durch die bei Kap Kefes liegenden Minenfelder zu schaffen. Ist dies geglückt, soll der Angriff auf die noch übrigen Verteidigungswerke fortgesetzt werden, bis die Flotte die Dardanellen passiert hat[1])."

Danach war es die Absicht des Admirals de Robeck, die Hauptverteidigungswerke und die Sperrbatterien zum Schweigen zu bringen und anschließend die Minen zu räumen. Er erwartete zwar nicht, die Werke völlig außer Gefecht zu setzen, aber er glaubte, sie durch die Schiffsartillerie niederhalten zu können, so daß sie die Arbeit der Minenräumfahrzeuge nicht stören würden. Die Seestreitkräfte waren in 3 Divisionen geteilt worden. Die 1. Division unter Vizeadmiral de Robeck bestand aus: „Queen Elizabeth", „Inflexible", „Agamemnon", „Lord Nelson". Die 2. Division führte Kapitän zur See Hayes-Sadler: „Ocean", „Irresistible", „Albion", „Vengeance", „Swiftsure", „Majestic", „Canopus" und „Cornwallis". Der französische Admiral Guépratte führte die 3. Division: „Suffren", „Bouvet", „Gaulois", „Charlemagne". Zugeteilt waren ihr die englischen Linienschiffe „Triumph" und „Prince George". Mit Ausnahme von „Canopus" und „Cornwallis", welche nachts die Minenräumarbeiten sichern sollten, waren 16 gepanzerte Schiffe, darunter 1 Großkampfschiff und 1 Schlachtkreuzer, bereit, ihr gewaltiges Feuer gegen die Küstenwerke der Dardanellen zu vereinigen (Karte 7 u. 8).

Die Durchführung des Angriffs sollte in zwei Abschnitten erfolgen. Hierfür waren aus den Streitkräften zwei Gruppen, A und B, gebildet worden. Gruppe A bestand aus den Schiffen der 1. Division. Auf großen Entfernungen, etwa 127 hm, sollten sie die Hauptwerke auf beiden Ufern, Rumeli Hamidie, Namasia, Anatoli Hamidie, unter Feuer nehmen. „Queen Elizabeth" sollte außerdem Tschimenlik zum Schweigen bringen.

[1]) Keyes S. 226.

Die 2. und 3. Division bildete die Gruppe B. Der Armierung der älteren Schiffe entsprechend sollte sie näher herangehen. Hierfür waren zuerst die französischen Linienschiffe der 3. Division in Aussicht genommen, während die ihr zugeteilten englischen Linienschiffe „Triumph" und „Prince George" die Flügeldeckung gegen das Feuer der schwächeren Außenbatterien zu übernehmen hatten. Die Anfangsstellung der Gruppe B war eine Seemeile hinter Gruppe A. Falls das Feuer von „Triumph" und „Prince George" nicht ausreichen würde, die feindliche Gegenwirkung niederzuhalten, war vorgesehen, daß auch die französischen Linienschiffe „Bouvet" und „Charlemagne" ihr Feuer auf die Steilfeuerbatterien richteten. Waren die Hauptwerke durch das Feuer der 1. Division (Gruppe A) niedergekämpft, so sollte auf Signal die 3. Division durch die Lücken der 1. Division vorstoßen, bis auf 73 hm von Rumeli Medschidie die Beschießung lebhaft fortsetzen und je nach dem Fortschreiten der Minenräumarbeiten allmählich weiter vorrücken, während die 1. Division bis auf 109 hm von Rumeli Medschidie folgte; „Inflexible" war die Aufgabe zugewiesen, auf dieser Entfernung das am weitesten innen liegende Fort Anatoli Medschidie zusammenzuschießen. Die 2. Division sollte nach 4 Stunden die französische Division ablösen. Das ganze Seegebiet 73 hm südlich von Rumeli Medschidie wurde als minenfrei angesehen. Zum Räumen der Minensperren waren drei englische und zwei französische Minenräumgruppen gebildet. Mit vierstündiger Ablösung sollte jedesmal eine Gruppe suchen. Man hoffte, mit den Minenräumarbeiten 2 Stunden nach Beginn der Beschießung anfangen zu können. Dabei wurde vorausgesetzt, daß die Werke und Batterien, welche die äußeren Minenfelder deckten, durch die Beschießung alsdann zum Schweigen gebracht sein würden. Die Aufgabe der Minenräumgruppen war, einen minenfreien Streifen von 820 m Breite von Kap Kefes in die Sari-Siglar-Bucht herzustellen, um von hier aus auf nahe Entfernungen die Hauptforts niederkämpfen zu können. „Cornwallis" und „Canopus" hatten das Minenräumen zu decken; zum weiteren Schutz der Räumfahrzeuge waren 4 Zerstörer bestimmt, die auch feindliche Zerstörer abzuwehren hatten, wenn sie die Linienschiffe angreifen würden. Das Minenräumen sollte während der ganzen Nacht fortgesetzt werden.

Neben diesem Hauptangriff war eine Scheinlandung auf der Westseite der Gallipoli-Halbinsel vorgesehen, wofür 7 Transportdampfer mit der Marine-Division an Bord bereitgestellt waren. Durch diese sollte die Aufmerksamkeit der beweglichen Batterien auf der europäischen Seite abgelenkt werden.

Zur Beobachtung der Feuerwirkung sollte stündlich ein Flugzeug aufsteigen. Da mit Treibminen gerechnet wurde, erhielt jedes Linienschiff

ein bewaffnetes Beiboot zu ihrer Vernichtung. Eingehende Befehle waren für die Fortsetzung des Angriffs bei Anbruch des nächsten Tages gegeben.

Auf türkischer Seite war man bisher über die Stärke des Feindes nur auf unzuverlässige Nachrichten angewiesen, da Luftaufklärung nicht stattfand. Das einzige Flugzeug der Festung, der schon erwähnte Blériot-Eindecker, war so veraltet, daß der türkische Flugzeugführer damit keine größeren Erkundungen vornehmen konnte. Am 17. März traf der erste für die Festung angeforderte deutsche Doppeldecker in Tschanak ein. Sofort wurde ein Erkundungsflug nach Tenedos angeordnet, um die Stärke der dort liegenden Flotte festzustellen und aus ihr über das voraussichtliche Verhalten des Gegners Schlüsse ziehen zu können. Bereits am nächsten Morgen startete Oberleutnant Serno mit dem 2. Generalstabsoffizier der Generalinspektion, Kapitänleutnant Schneider, als Beobachter zum Erkundungsflug nach Tenedos. Es war ein glücklicher Zufall, daß an diesem windstillen sichtigen Frühlingsmorgen der erste Beobachtungsflug stattfand und dadurch die Festung rechtzeitig von dem Herannahen der mächtigen feindlichen Flotte in Kenntnis gesetzt werden konnte. 6 englische und 4 französische Linienschiffe waren von Tenedos auf die Einfahrt zu im Anmarsch, bei der Insel lagen weitere 8 Linienschiffe zu Anker. Im ganzen wurden festgestellt: 14 englische Linienschiffe, darunter „Queen Elizabeth" und ein Schlachtkreuzer von der „Inflexible"-Klasse, 2 bis 4 kleinere Kreuzer, 4 ältere französische Linienschiffe, 10 Kohlendampfer, 2 Werkstattschiffe, 2 Lazarettschiffe, 10 Fischdampfer zum Minenräumen, mehrere Zerstörer und U-Boote. In der Festung war man sich sofort darüber klar, daß die vereinigte Flotte diesmal einen mächtigen Vorstoß gegen die Befestigungen unternehmen würde. Die Entscheidungsstunde war da; auf seiten der Verteidiger schaute man ihr entschlossen und zuversichtlich entgegen!

Kapitel 8.

Die große Schlacht in den Dardanellen.

(Karten 7 und 8.)

Am 18. März 1915, 10 Uhr 25 Minuten vormittags, landete das deutsche Flugzeug und meldete das Herannahen der feindlichen Linie. Die Festung wurde alarmiert und war bereit, den Kampf aufzunehmen. Voraus steuerte die englische 1. Division, durch zwei Zerstörer mit leichtem Suchgerät geführt. Nach Einnahme ihrer Bombardementsstellung eröffnete sie um 11 Uhr 40 Minuten das Feuer mit ihren schweren Geschützen auf die inneren Forts. Die Entfernung betrug etwa 150 hm, eine Erwiderung des Feuers war für die Verteidiger ausgeschlossen. „Queen Elizabeth" feuerte auf Fort Anatoli Hamidie bei Tschanak, während die anderen drei Schiffe die Hauptwerke auf der europäischen Seite unter Feuer nahmen. Nach kurzer Zeit waren die Schiffe eingeschossen. Sie feuerten unter günstigsten Bedingungen: es war wie ein Scheibenschießen bei schönem, ruhigem Wetter, warmem Sonnenschein und bester Beleuchtung. Die Einschläge der schweren Geschosse verursachten mächtige Erdsäulen, vor allem die 38 cm der „Queen Elizabeth" warfen ungeheure Erdfontänen auf. Die Aufschläge lagen fast durchweg innerhalb der Werke, nur wenige Treffer gingen in die Stadt Tschanak. Um 12 Uhr wurde die Fernsprechzentrale der Festung zerstört, so daß die Verbindung des Hauptstandes der Festung, auf dem sich Admiral v. Usedom, Vizeadmiral Merten und der Festungskommandant, Generalmajor Dschewad Pascha, befanden, mit den einzelnen Werken unterbrochen wurde. Erst abends gelang es, die Verbindung wieder herzustellen. „Queen Elizabeth" verlegte ihr Feuer von Hamidie bald auf Tschimenlik, das mit seinem riesigen alten Mauerturm aus dem Mittelalter ein weithin sichtbares Ziel bot. Das einzige, einigermaßen moderne Geschütz dieser Batterie, eine 35,5 cm KL/35, konnte die Einfahrt nicht bestreichen. Es war bestimmt, einen durchbrechenden Gegner auf nächste Entfernungen unter vernichtendes Feuer zu nehmen. Da das Geschütz und die Bedienungsmannschaft schon auf große Entfernung dem Feuer feindlicher Mittel- und leichter Artillerie ausgesetzt waren, wäre der Augenblick zum Eingreifen dieses Geschützes wohl nie gekommen. Dem Angreifer mußte daran liegen, dieses verhältnismäßig moderne Geschütz aus sicherer Entfernung außer Gefecht zu setzen. Bald stiegen denn auch aus dem Fort Tschimenlik riesige Einschlagsäulen mit lebhaften Flammenerscheinungen auf, die auf eine völlige Zerstörung

schließen ließen, zumal auch Treffer in den alten Festungsturm beobachtet waren. Hier waren neun Kästen mit rauchlosen Pulverkartuschen aufgebrannt; in einem Nebenraum, der durch einen offenen Zugang mit ihm verbunden war, waren glücklicherweise 10 große mit Pulver gefüllte Zinkbuchsen unversehrt geblieben. Die 35,5 cm-Kanone blieb unbeschädigt, dagegen wurde eine 21 cm K L/22 zusammen mit der Oberlafette vom Rahmen seitwärts heruntergeworfen, das Rohr selbst aber war brauchbar geblieben.

Während so die 1. Division dem Plan entsprechend verfuhr, richteten die beiden der 3. (französischen) Division zugeteilten Linienschiffe „Triumph" und „Prince George" ihr Feuer gegen Batterie Dardanos und Batterie Beikusch; die übrigen Schiffe der B-Gruppe warteten das Signal zum Vorrücken ab. Im Gegensatz zu der 1. Division, die sich möglichst auf der Stelle hielt, befanden sich die beiden Flügelschiffe in Fahrt.

Noch immer konnten die türkischen Hauptwerke nicht eingreifen, sondern mußten den Feuerorkan schweigend über sich ergehen lassen. Hamidie erschien bald wie ein Krater, viele Granaten krepierten im Wasser, wo sie Säulen von ungeheurer Höhe auftürmten. Auf beiden Ufern bis hinauf nach Kilid Bahr und Tschanak spritzten die Erdsäulen hoch, ein fortwährendes Rollen ließ Einzelschüsse und Salven nicht mehr unterscheiden. Nur wenn die 38 cm-Geschosse der „Queen Elizabeth", auf Hamidie geschleudert, detonierten, überdonnerten die harten Schläge den gewaltigen Schlachtenlärm. Aber nicht ganz wehrlos und wirkungslos war der Verteidiger. Die Steilfeuerbatterien des Oberstleutnants Wehrle und die 15 cm-Batterien Dardanos und Beikusch erwiderten das Feuer, sobald die Schiffe in ihren Wirkungsbereich kamen. In dem unaufhörlichen Wirbelsturm der Schiffsgranaten konnte das Feuer nur auf die einfachste Weise geleitet werden. Die bisherigen Kampferfahrungen und das Vertrauen zur eigenen Waffe unterstützten die Batterieführer in der Feuerleitung. Jeder Batterie wurde das Ziel zugewiesen, das für sie am günstigsten lag, in der Regel war dies das nächste Linienschiff. Der Kommandeur legte in erster Linie Gewicht darauf, alle Schiffe unter Feuer zu nehmen und sie dadurch zu zwingen, dauernd in Bewegung zu bleiben, um ihnen so die Leitung ihres eigenen Feuers gegen die türkischen Batterien zu erschweren. Bald spritzten um die grauen Schiffe Wassersäulen auf und zeigten an, daß die Steilfeuerbatterien in den Kampf eingegriffen hatten. Der gefährlichste Gegner, „Queen Elizabeth", mußte aber wegen allzugroßer Entfernung unbeschossen bleiben. Wie störend der Feind das Steilfeuer empfand, ergibt sich aus dem englischen Seekriegswerk[1]). Es heißt

[1]) Corbett II S. 216.

dort, daß die verstreut aufgestellten Geschütze und Haubitzen zahlreicher und besser geleitet zu sein schienen als je zuvor. Dem asiatischen Ufer zunächst, in der Bucht von Erenköi, lag feuernd der englische Schlachtkreuzer „Inflexible". Auf ihn vereinigte sich das Feuer der Haubitzbatterien. Gegen 1 Uhr 15 Minuten nachmittags erhielt er zwei Treffer; ein 30,5 cm-Geschütz fiel aus und die Funkentelegraphie wurde zerstört. Weitere Treffer versenkten das Begleitboot und trafen Kommandobrücke und Mast. Die Mannschaft im Artillerieleitstand im Vormars war 1 Uhr 29 Minuten durch ein Feldartilleriegeschoß, das auf dem Marsdeckel krepierte, ausgefallen. 3 Mann waren tot, 2 Offiziere tödlich verwundet und 3 Mann leicht; nur 1 Mann blieb unverletzt. 1 Uhr 47 Minuten krepierte ein schweres Geschoß unter Wasser dicht am Schiff und verursachte auf der Backbordseite ein Leck, so daß mehrere Abteilungen volliefen. Fast gleichzeitig riß ein Geschoß mittleren Kalibers an Steuerbordseite oberhalb der Wasserlinie ein Loch, und wenige Minuten später traf ein ähnliches Geschoß den Fockmast und krepierte auf dem Kartenhaus. Ein heftiger Brand brach aus, eine Stichflamme züngelte am Mast empor und eine Explosion erschütterte das Schiff. Der Flottenchef, der die schweren Treffer auf dem Schlachtkreuzer beobachtet hatte, gab der „Inflexible" Befehl, das Gefechtsfeld zu räumen. Voller Verwundeter, brennend, verließ der Schlachtkreuzer schwer beschädigt das Schlachtfeld. Auch das sehr kampfkräftige Linienschiff „Agamemnon" litt erheblich unter dem Haubitzfeuer. 5 Treffer trafen zwar wirkungslos auf den Panzer, 7 weitere richteten dagegen empfindlichen Schaden an. Der Kommandant sah sich gezwungen, einen vollständigen Kreis zu schlagen, um sich vorübergehend dem Feuer des Feindes zu entziehen.

Um diese Zeit glaubte der englische Oberbefehlshaber, die inneren Forts so weitgehend geschwächt zu haben, daß er der 3. Division das Signal zum Eingreifen gab. Admiral Guépratte passierte die englische Linie 1 Uhr 20 Minuten nachmittags. Das Flaggschiff „Suffren", gefolgt von „Bouvet", steuerte unter dem asiatischen Ufer, „Gaulois" und „Charlemagne" auf der europäischen Seite an den Flügeln der 1. Division vorbei, um deren Feuer möglichst nicht zu stören. Auf etwa 90 hm eröffneten die Franzosen das Feuer auf die inneren Werke. Ein wahrer Feuerorkan brach jetzt los. Die Batterien, Scheinanlagen, das Zwischen- und Hintergelände bis zum Dorf Erenköi und der Stadt Tschanak wurden mit einem Eisenhagel überschüttet. Bald stiegen Flammen aus den schon halb zerstörten Orten auf. Ein brauner, aus Brand- und Pulverqualm zusammenfließender Nebel deckte die Landschaft. Feindliche Flugzeuge

kreisten darüber und meldeten, daß Dardanos und Tschimenlik von der Mannschaft verlassen, also niedergekämpft wären.

Jetzt endlich war der Augenblick gekommen, wo die Hauptwerke in den bisher so ungleichen Kampf eingreifen konnten. 1 Uhr 20 Minuten nachmittags eröffnete Korvettenkapitän Wossidlo mit Fort Hamidie das Feuer auf „Bouvet", das aber nur mit Unterbrechungen durchgeführt werden konnte. Infolge feindlicher Kurzschüsse wurden die Geschütze so mit Sand überschüttet, daß die Verschlüsse erst wieder gereinigt werden mußten, außerdem erschwerte der vor der Batterie lagernde Qualm krepierender Geschosse das Abkommen. Als „Bouvet" hinter dem Kap Kefes aus Sicht kam, mußte das Feuer 1 Uhr 50 Minuten nachmittags eingestellt werden. Nun griffen auch die europäischen Batterien in den Kampf ein. Mehrfach wurden die französischen Linienschiffe getroffen. Ein schwerer Treffer im Vorschiff der „Gaulois" verursachte ein so großes Leck, das der französische Admiral den englischen Kleinen Kreuzer „Dublin" herbeirief, um das Linienschiff in Schlepp zu nehmen. Die Lage war so bedenklich geworden, daß der Kommandant schon alles nicht unbedingt notwendige Personal, 400 Mann, auf englische Zerstörer ausschiffte. Die Unterstützung des Kreuzers lehnte der Kommandant zwar ab, sah sich aber gezwungen, den Kampfplatz zu verlassen und sein mit dem Bug tief im Wasser liegendes Schiff bei Tenedos aufzusetzen, um es vor Schlimmerem zu bewahren.

Das französische Linienschiff „Bouvet" hatte schon beim ersten Anlauf durch das türkische Feuer erheblich gelitten. Zwei Kasematten waren außer Gefecht gesetzt, auf der Kommandobrücke und den Aufbauten war ein Brand ausgebrochen und der vordere 30,5 cm-Turm war ausgefallen. Auch das Flaggschiff „Suffren" war erheblich mitgenommen. Nachdem es innerhalb weniger Minuten 14 Treffer erhalten hatte, durchschlug ein schweres Geschoß den Panzer eines 15 cm-Turmes, tötete die Bedienungsmannschaft und setzte ein Geschütz außer Gefecht. Die Bereitschaftsmunition geriet in Brand und das Feuer drohte auf die Munitionskammer überzuspringen. Nur durch schleuniges Fluten der Kammer wurde größeres Unheil verhütet. Während „Bouvet", ihrem Flaggschiff „Suffren" folgend, Kurs nach See zu steuerte, erfolgte etwa 2 Uhr 50 Minuten nachmittags auf ihr eine ungeheure Explosion. Nach wenigen Minuten folgte der ersten eine zweite, noch heftigere. Ein großes Leck wurde im Vorschiff sichtbar, und etwa 3 Minuten später kenterte „Bouvet". Nur ein kleiner Teil der Besatzung, nach englischer Quelle 5 Offiziere und 30 Mann, wurden gerettet, während 639 Mann mit in die Tiefe sanken. Über den Untergang berichtet ein Offizier der „Queen Elizabeth": „Eine Wolke weißlichen Rauchs war über dem Vorschiff der »Bouvet« zu sehen. Sie

holte etwa 15° nach Steuerbord über, die Krängung nahm schnell auf 30° zu. Wir sahen, wie die Mannschaft auf dem Schiffsboden hochlief. Das Schiff kenterte, ging mit dem Heck zuerst unter, der Bug stand für ein paar Sekunden hoch aus dem Wasser und dann war alles verschwunden[1])." Die in der Nacht vom 8. März in der Erenköi-Bucht gelegten Minen begannen ihre Schuldigkeit zu tun.

Der Untergang des Linienschiffes wurde, soweit er von den Batterien beobachtet werden konnte, von den tapferen Bedienungsmannschaften mit Jubel begrüßt und steigerte das Gefühl der Zuversicht und des Selbstvertrauens erheblich. Oberstleutnant Wehrle berichtet über den Vorfall: „Aus den Batterien schallen jubelnde Allah-Rufe, Siegesgefühl entflammt alle, Offiziere und Kanoniere singen und tanzen im Geschoßhagel. Ein Anatolier, schwer verwundet auf die Tragbahre gelegt, bittet, ihn am Geschütz zu lassen, damit er noch mehr Feinde untergehen sehe. Es ist, als ob der grausige Anblick auch auf den Feind lähmend gewirkt hätte. Die Reste der französischen Division gehen zurück, das Feuer wird allgemein schwächer."

Der englische Oberbefehlshaber war vor dem Eintritt dieses Ereignisses zu der Überzeugung gekommen, daß die Werke durch das rasende Feuer erheblich gelitten haben mußten, wenn sie nicht sogar zum Schweigen gebracht worden waren. Er glaubte dies daraus schließen zu können, daß die Küstenwerke das Feuer nur sehr schwach erwiderten und zeitweise ganz schwiegen. Er hielt infolgedessen den Augenblick für gekommen, mit den Minenräumarbeiten zu beginnen. Da die französische Division schwer mitgenommen war, erhielt die 2. (englische) Division den Befehl, sie abzulösen. In langer Kiellinie liefen, von „Ocean" geführt, sechs bisher am Kampf unbeteiligte Linienschiffe in die Einfahrt hinein, um die Entscheidung herbeizuführen. Als sie auf dem Kampfplatz erschienen, wurden sie Zeugen des Untergangs des französischen Linienschiffes „Bouvet". Dwarslinie bildend nahmen sie das unterbrochene Feuer lebhaft wieder auf. Das Flaggschiff „Ocean" stand auf dem rechten Flügel unter dem asiatischen Ufer, es folgten „Irresistible", „Albion" und „Vengeance". „Swiftsure" und „Majestic" traten an die Stelle der beiden der französischen Division zugeteilten Linienschiffe „Triumph" und „Prince George". Anfangs feuerte nur „Vengeance" auf das auf asiatischer Seite liegende Fort Hamidie, während die drei anderen Linienschiffe sich gegen die europäischen Werke wendeten. Da aber Hamidie lebhaft das Feuer erwiderte, nahm auch „Ocean" Zielwechsel dorthin vor. Flugzeugbeobachtung hatte

[1]) Andere Berichte sagen, daß „Bouvet" mit dem Vorschiff zuerst untergegangen ist.

überdies ergeben, daß das Fort noch ziemlich unbeschädigt geblieben war, und daß die Geschosse zum großen Teil in den Forthof gefallen waren ohne Schaden anzurichten.

Die Gruppe der Minensucher hatte inzwischen in Höhe der 1. Division ihr Gerät ausgebracht und rückte nun nach innen vor, um unter dem Schutz der 2. Division das Fahrwasser abzusuchen. Hierbei detonierten einige Minen und man war der Meinung, daß man es mit Treibminen zu tun hatte, da hier noch keine Minen vermutet wurden. Erst als zwei Carbonit-Bleikappenminen gefunden wurden, wurde es klar, daß man sich auf minenverseuchtem Gebiet befand. Treibende Minen waren an sich nicht ausgeschlossen; es konnte sich aber nur um solche handeln, die durch die „Bouvet“-Katastrophe losgerissen waren. Regelrechte Treibminen sind nicht verwendet worden. Die Schiffe sahen sich zu vielfachen Manövern gezwungen, um gesichteten Minen aus dem Wege zu gehen. Hierbei lief gegen 5 Uhr der Schlachtkreuzer „Inflexible“, der 3 Uhr 30 Minuten nachmittags nach Löschen des Feuers seinen Platz in der Linie wieder eingenommen hatte, auf eine Mine. An Steuerbordseite im Vorschiff erhielt er ein großes Leck, und der Wassereinbruch war so bedeutend, daß die Schwimmfähigkeit des Schiffes ernstlich gefährdet war.

Mit schwerer Steuerbord-Schlagseite und tiefliegendem Vorschiff mußte der Schlachtkreuzer zum zweiten Male den Kampfplatz verlassen und sich in Sicherheit bringen. Durch den Treffer lief der vordere Unterwasser-Torpedoraum voll Wasser, 1 Offizier und 26 Mann kamen hierbei ums Leben. Flammen und giftige Gase drangen durch den Einsteigeschacht, eine Anzahl Leute verloren hierbei das Bewußtsein. Die elektrische Hauptleitung war zerstört, infolgedessen erlosch alles Licht, und die Ventilationsmaschinen blieben stehen. Die Erschütterung der Explosion verlöschte auch alle Öllampen, die Reservebeleuchtung während des Gefechts. Die beiden Heizerwachen bewiesen große Kaltblütigkeit, und als eine von ihnen an Deck befohlen wurde, weil die Lage des Schiffes kritisch zu werden drohte, bat sie, trotz Dunkelheit und Hitze unten bleiben zu dürfen. In der Darstellung von Admiral Roger Keyes wird dem englischen Schiffbau ein mäßiges Zeugnis ausgestellt. Er schreibt, daß „Inflexible“, wie alle englischen Schiffe der Zeit, was Schutz gegen Unterwasserexplosionen beträfe, wesentlich hinter den gleichaltrigen feindlichen Schiffen zurückständen. In der Tat war die Lage des Schlachtkreuzers nunmehr so bedenklich geworden, daß die Verwundeten ausgeschifft wurden. Aber es glückte, das Schiff schwimmfähig zu erhalten und bei Tenedos zu Anker zu bringen. Die Verletzung war freilich so bedeutend, daß „Inflexible“ erst nach Anbringung eines Leckkastens zur Instandsetzung nach Malta gehen konnte.

Bald nach diesem Minentreffer wurde die Flotte von einem neuen Unfall betroffen. Das Linienschiff „Irresistible" war von den Haubitzbatterien lebhaft unter Feuer genommen worden, hatte dabei aber keine schweren Beschädigungen davon getragen. Da erschütterte 5 Uhr 15 Minuten nachmittags eine schwere Explosion das ganze Schiff; unter dem Steuerbordmaschinenraum war eine Mine detoniert. Der Raum füllte sich so schnell mit Wasser, daß sich vom Maschinenpersonal nur 3 Mann retten konnten. Das Schott zum Backbordmaschinenraum brach durch, und auch dieser Raum lief voll Wasser; das Schiff trieb nun unter dem heftigsten feindlichen Feuer bewegungsunfähig in der Erenköi-Bucht. Fünf schwere Feldhaubitz-Batterien vereinigten mit Sprenggranaten ihr Feuer auf „Irresistible". Die turmhohen Wassersäulen der Einschläge schweren Flachfeuers — denn auch Fort Hamidie feuerte auf das günstige Ziel — mischten sich mit den niedrigeren der Haubitzen rings um das dem Untergang geweihte Linienschiff. Ein Minenräumfahrzeug, das zur Rettung der Mannschaft herbeieilte, sank in diesem Feuer. Die gefahrvolle Lage der „Irresistible" war auf dem Flaggschiff „Queen Elizabeth" erkannt worden. Da Signale nicht beantwortet wurden, schickte der Admiral sein Depeschenboot, den Zerstörer „Wear", zur Unfallstelle, um Näheres zu erfahren. Da der Kommandant der „Irresistible" glaubte, sein Schiff nicht retten zu können, gab er Befehl, es zu verlassen. Der Zerstörer „Wear" nahm im heftigsten Feuer 28 Offiziere und 582 Mann an Bord. Mit großer Bestürzung erkannte der Flottenchef, als er den Zerstörer vollbesetzt mit der Mannschaft des Linienschiffs längsseit kommen sah, die hoffnungslose Lage. An Bord waren alle Seeoffiziere und 10 Freiwillige zurückgeblieben, um die Leinen zu bedienen, falls es doch noch möglich war, das Wrack in Schlepp zu nehmen. Als Vizeadmiral de Robeck hörte, daß eine Mine die Ursache der schweren Havarie der „Irresistible" gewesen war, gab er der 2. Division sofort Befehl, zurückzugehen. „Ocean" und „Swiftsure" erhielten den Sonderbefehl, die Bergung der „Irresistible" zu versuchen.

Der englische Flottenchef erkannte nun, daß es an diesem Tage zu keiner Entscheidung mehr kommen konnte; er gab daher gegen 6 Uhr abends den Befehl zum allgemeinen Rückzug. Unter dem Eindruck der eingetretenen Verluste hielt er es für ausgeschlossen, während der Dunkelheit Linienschiffe zur Deckung der Minenräumarbeiten innerhalb der Meerenge zu belassen. Für diese Nacht mußte er die Hoffnung, die Minenfelder bei Kap Kefes zu räumen, aufgeben. Der Chef des Stabes, Kommodore Keyes, wurde von seinem Admiral beauftragt, an Bord von „Wear" zur „Irresistible" zu fahren, um den Kommandanten zu unterstützen. Der Admiral ermächtigte ihn außerdem, den Kommandanten der „Ocean" in

seinem Namen anzuweisen, „Irresistible" in Schlepp zu nehmen. Eine Zerstörer-Halbflottille erhielt Befehl, sich zur Verfügung des Stabschefs auf „Wear" zu halten. Das havarierte Linienschiff lag unter dem schweren Feuer der nahen Batterien. Treffer auf Treffer schlugen ein, auch „Ocean" und „Swiftsure" erhielten schweres Feuer mittleren Kalibers. Als „Wear" bei „Irresistible" längsseit ging, befand sich kein lebendes Wesen mehr an Bord. Es waren nun 2 Stunden seit dem Unfall vergangen, und da niemand Anstalten gemacht hatte, das Schiff in Schlepp zu nehmen, hatte der Kommandant es mit dem Rest der Besatzung verlassen. Das Schiff war nur noch eine schwimmende Scheibe für die Küstenwerke. Mit dem Bug lag es nach der asiatischen Küste im Stauwasser in der Nähe der Erenköi-Bucht und trieb langsam nach Kap Kefes, nur einige hundert Meter außerhalb des Stromes, der lebhaft aus den Dardanellen herausetzt. Der Chef des Stabes glaubte, es würde möglich sein, das Wrack die paar hundert Meter bis in den Außenstrom zu schleppen. Eine Bergung hielt er dann mit dem auslaufenden Strom nicht für ausgeschlossen. Er machte an „Ocean" daher das Signal: „Der Admiral befiehlt Ihnen, »Irresistible« in Schlepp zu nehmen." Die Antwort lautete, daß zum Manövrieren bei „Irresistible" zu wenig Wasser vorhanden wäre. Sofortige Lotung des Zerstörers ergab, daß selbst auf der dem Lande zugekehrten Seite mehr als 27 m Wasser waren. Das Signal, das hierüber an „Ocean" abgegeben wurde, wurde nicht beachtet. Jedenfalls fuhr „Ocean" fort, auf- und ablaufend, die Küstenwerke mit mittlerer und schwerer Artillerie zu beschießen. Da auf „Ocean" keine Anstalten gemacht wurden, „Irresistible" in Schlepp zu nehmen, signalisierte der Chef des Stabes dem Kommandanten: „Wenn Sie »Irresistible« nicht in Schlepp zu nehmen beabsichtigen, wünscht der Admiral, daß Sie sich auch zurückziehen." „Swiftsure" erhielt ebenfalls den Befehl zum Auslaufen.

Da augenblicklich anscheinend keine Gefahr vorlag, daß „Irresistible" auf den Strand treiben würde, konnte sich der Chef des Stabes nicht entschließen, sie durch Torpedoschuß zu versenken, bevor nicht alle Möglichkeiten zu ihrer Bergung erschöpft waren. Er fuhr daher mit höchster Geschwindigkeit zum Flaggschiff zurück, um dem Admiral über den Versuch zur Bergung durch Fischdampfer Vortrag zu halten.

„Ocean" hatte den Befehl auszulaufen noch nicht befolgt, und der Chef des Stabes gab gerade Anweisung, das Signal zu wiederholen, als eine heftige Explosion das Schiff erschütterte. Es war ebenfalls auf eine Mine gelaufen und erhielt sofort schwere Schlagseite; Kohlenbunker und mehrere Abteilungen liefen voll Wasser. Fast im gleichen Augenblick schlug steuerbord achtern ein schweres Geschoß ein. Das Ruder, das gerade hart

zu Bord lag, klemmte, und der Ruder- und Rudermaschinenraum liefen voll Wasser; die Ruderstörung ließ sich infolgedessen nicht beseitigen und das Schiff fuhr im Kreise. Trotz Gegenflutens legte es sich 15° über. Der Kommandant rief die Zerstörer heran und schiffte die gesamte Besatzung unter heftigem feindlichem Feuer aus, das Schiff seinem Schicksal überlassend. Er selbst kehrte mit dem Zerstörer „Jed" noch einmal zurück und fand noch drei Mann, die versehentlich an Bord zurückgeblieben waren, und fischte einen auf, der über Bord gefallen war.

Als Kommodore Keyes auf „Queen Elizabeth" ankam, fand er dort die Kommandanten und Besatzungen zweier Linienschiffe vor. Die beiden Schiffe aber trieben, wenn auch stark beschädigt, ohne Besatzung im Strom der Dardanellen, und es lag die Gefahr vor, daß sie stranden und eine Beute des Feindes werden konnten. Das mußte unter allen Umständen verhindert werden. Der Chef des Stabes trug dem Flottenchef die Lage vor und seine Absicht, erneut die Bergung durch Fischdampfer zu versuchen, und wenn dies nicht möglich wäre, „Irresistible" zu versenken. Der Admiral wollte ihm die Genehmigung hierzu nur durch einen formellen schriftlichen Befehl erteilen; die Verantwortung hierfür könne nur er tragen; der Chef des Stabes habe keine Ahnung, welche Schwierigkeiten die Admiralität ihm machen würde, wenn er ohne formellen Befehl eins Seiner Majestät Schiffe versenken würde. So erhielt der Kommodore folgenden schriftlichen Befehl:

„Chef des Stabes. Ich befehle:

1. Bergung von „Ocean" wenn möglich. „Vengeance" soll am Eingang der Dardanellen klar liegen und „Ocean" in Schlepp nehmen, wenn sie aus den Dardanellen treibt. Minensucher sollen versuchen, „Ocean" in Schlepp zu nehmen und sie im Strom zu halten.
2. „Irresistible" soll vernichtet werden, bevor sie strandet. Wenn sie auf Land zu treibt, soll sie torpediert oder gesprengt werden."

Kommodore Keyes machte sich auf dem Zerstörer „Jed" auf die Suche nach den Linienschiffen. Es war inzwischen dunkel geworden, und im Licht der Sperrscheinwerfer konnte er weder auf der asiatischen noch der europäischen Seite eine Spur von den Linienschiffen entdecken. Er konnte daher annehmen, daß beide gesunken waren. Um Mitternacht erteilte der Flottenchef den Kommandanten der „Irresistible" und „Ocean" den Befehl, auf dem Zerstörer „Colne" sich nach ihren Schiffen umzusehen. In der Einfahrt wurde ein Funkspruch des Chefs des Stabes an den Flottenchef aufgenommen, in dem er meldete, daß beide Linienschiffe mit Sicherheit als gesunken angenommen werden konnten. Der Zerstörer machte darauf kehrt und lief nach Tenedos zurück.

„Irresistible“ ist nach der Beobachtung von den türkischen Batterien gegen 7 Uhr abends — also etwa 3 Stunden nach dem Unfall — gesunken. Als letzte Spur hinterließ sie einen großen Ölfleck. „Ocean“ ist während der Nacht in der Dardanellenausfahrt etwa in der Höhe von Troja in den Fluten verschwunden; sie hat sich ungefähr 5 Stunden schwimmend gehalten.

In diesen letzten entscheidenden Stunden waren alle türkischen Batterien wieder voll gefechtsbereit. Auch der Batterie Dardanos war es gelungen, die Störungen zu beseitigen. Ihre hochgelegenen 15 cm-Geschütze hatten ein verhältnismäßig günstiges Ziel geboten und waren auf das heftigste unter Feuer genommen worden. Zwar waren Materialschäden nicht eingetreten, die Geschütze aber schwer versandet, und die Verschlüsse hatten sich dadurch festgefressen. So war die Batterie bis zur Beseitigung dieser Störung für längere Zeit ausgefallen. Schwerer wog der Verlust des tapferen Batteriekommandeurs, Hassan Mewsuff, der im Kommandeurstand gefallen war.

Mit dem Abzug der Schiffe erstarb allmählich das Feuer, und bei Sonnenuntergang war die „Große Schlacht in den Dardanellen“ beendet.

Trotz überwältigender Übermacht und stärksten Kampfwillens war es der feindlichen Flotte nicht gelungen, die Werke niederzukämpfen und ihr Hauptziel, die Beseitigung der Minensperren, zu erreichen. Daß der Untergang der drei Linienschiffe in erster Linie durch Minentreffer verursacht worden war, wurde in der Festung nicht sofort erkannt; den Verlust des „Bouvet“ glaubte man zum mindesten einigen Treffern einer 35 cm-Salve aus Fort Hamidie zuschreiben zu sollen. Erst nach dem Bekanntwerden feindlicher Nachrichten wurde die ausschlaggebende Bedeutung der am 8. März in der Erenköi-Bucht gelegten Minen klar. Immerhin hatte das Geschützfeuer seine Wirkung nicht verfehlt; „Gaulois“, „Suffren“, „Inflexible“ hatten schwere Artillerietreffer erhalten, die sie zwangen, sich zurückzuziehen, und daß es „Ocean“ nicht gelang, sich schwimmend zu halten, ist dem auf die Mine folgenden Geschoßeinschlag zuzuschreiben. Der bedeutende Anteil, der an dem Erfolg des Tages den Steilfeuerbatterien zufiel, ist bereits hervorgehoben worden. So durften sich denn Artillerie und Unterwasserverteidigung in den Erfolg teilen, und Generalinspektion und Festungskommandantur konnten mit den unter größten materiellen und personellen Schwierigkeiten getroffenen Verteidigungsmaßnahmen und der Gefechtsausbildung der Festungsbesatzung voll zufrieden sein.

Die Verluste der Festung waren auffallend gering. Dabei hatte es

eine Zeitlang so ausgesehen, als ob die Batterien in kürzester Zeit niedergekämpft sein würden, so gut deckte der Feind die Werke ein. In Anatoli Hamidie, das mit am heftigsten beschossen worden war, war eine 24 cm K L/35 durch Zerstörung der Lafette unbrauchbar geworden. Im Fort und in seiner unmittelbaren Nähe wurden 127 Schußlöcher gezählt, davon 36 Einschläge dicht vor den Geschützen. Drei Treffer von 38 cm-Panzersprenggranaten der „Queen Elizabeth" hatten die Traversen durchschlagen, ohne jedoch die Granaten zur Detonation zu bringen. Die Kartuschen dagegen waren abgebrannt. In und dicht hinter dem Forthof befanden sich ungefähr 90 kraterförmige Löcher. Baracken und Zelte hinter der Batterie waren zerstört. Sehr störend war auch hier das Versanden der Geschütze, wodurch vorübergehend sämtliche Geschütze ausfielen, so daß die Batterie gezwungen war, trotz günstiger Gelegenheit ihr Feuer einzustellen.

Die von der Festung erzielte artilleristische Wirkung ist um so höher einzuschätzen, als die Kampfmittel nur veraltete waren, der Feind außerdem den Vorteil der Beleuchtung für sich hatte. Für die Geschützführer der inneren Werke, die ihre Geschütze ohne Fernrohrvisiere über Aufsatz und Korn direkt und gegen die Sonne einwinkten, war es nicht leicht, das angesprochene Ziel festzuhalten. Dazu kam, daß die Flügelschiffe, die allein beschossen werden konnten, sich dauernd durcheinander schoben. So hatte der Kommandant des Forts Hamidie, Korvettenkapitän Wossidlo, während der Beschießung der „Irresistible" die Zug- und Geschützführer zusammennehmen müssen, um ihnen das Ziel genau zu zeigen. Ohne diese Belehrung wären die Geschützführer nicht in der Lage gewesen, das richtige Ziel unter Feuer zu nehmen.

Über den Verlauf des Kampfes in Fort Hamidie berichtete Korvettenkapitän Wossidlo:

„Am 18. März 1915 befand ich mich vormittags zwischen 10 und 11 Uhr auf der europäischen Seite der Dardanellen, in der Batterie Beikusch, damit beschäftigt, mit den türkischen Offizieren und Mannschaften der dortigen Gruppe der leichten Sperrbatterien Übungsschießen nach einer von einer Dampfpinnaß geschleppten kleinen Scheibe abzuhalten. Es war strahlend blauer Himmel, und es wehte aus SW mit Stärke 1. Auf die telephonisch übermittelte Nachricht, daß zahlreiche feindliche Schiffseinheiten im Anmarsch wären, mußte ich mit meinem kleinen Übungsstab in erheblich beschleunigter Gangart nach Kilid Bahr zurück, von dort nach Tschimenlik übersetzen und dann zu Fuß auf meine Gefechtsstation in Fort Hamidie eilen.

Schon während der Überfahrt fielen die ersten schweren Einschläge auf die Innenforts. Gegen 11 Uhr 45 Minuten auf meinem Kommandostand auf der linken Flügeltraverse des Forts angekommen, bot sich mir folgendes Bild:

Auf etwa 140—150 hm Abstand von uns manövrierte eine englische Linienschiffsdivision der »Majestic«-Klasse in langsamer Fahrt, gerade Kurse und Kreise fahrend

und dabei die Wehrleschen Haubitzbatterien und die beiden 15 cm-Werke Dardanos und Beikusch beschießend. Hinter diesen, im Abstand von 180—200 hm von uns, stand eine zweite Gruppe, bestehend aus »Queen Elizabeth«, »Inflexible«, »Lord Nelson« und »Agamemnon«, die in langsamem Feuer mit ihrer schweren Artillerie auf die Innenforts beider Seiten schossen.

Diese hintere englische Linie war für uns unerreichbar, da unsere 24 cm K L/35 mit ihrer neuen Munition nur 145 hm weit trugen. Aber auch die vorderste englische Linie bewegte sich immer gerade an der Grenze unserer Reichweite, so daß jeder Versuch, sie zu beschießen, Munitionsverschwendung sein mußte, die wir uns aber durchaus nicht leisten konnten. Wir wurden nicht nur selbst ziemlich erheblich behämmert, hatten Verluste und Beschädigungen, sondern wir mußten auch untätig zusehen, wie die vordersten Engländer mit ihrer schweren und Mittelartillerie unsere Haubitzbatterien und die vordersten Werke unter scheinbar vernichtendem Feuer hielten.

Der Türke, ausgebildet nach dem preußischen Fußartillerie-Reglement, kennt das Wort, daß eine Batterie, die nicht schießt, auch nicht beschossen wird, ein Satz, der für die vertarnt oder verdeckt aufgestellten Batterien des Landkampfes gelten mag, der, berechtigt oder nicht, auch hier herangezogen werden konnte. Das konnte uns Deutschen das in monatelanger Ausbildungs- und Übungsarbeit erworbene Vertrauen unserer türkischen Bundes- und Kampfgenossen kosten. Auch die unterstellten deutschen Offiziere und Mannschaften litten unter ähnlichen Gefühlen. Aber unser Munitionsmangel forderte gebieterisch äußerste Sparsamkeit. Gegen 1 Uhr erschien bei mir auf dem Kommandostand, auf dem ich mit Entfernungsmesser und Telephonist saß, während die ganze Besatzung sich auf Deckungsstation hinter dem Wall aufhielt, ein deutscher Reserveoffizieranwärter und sagte auf meine kurze Frage, was er hier wollte, in militärisch einwandfreier Haltung und Ton, er bäte nur fragen zu dürfen, ob heute noch geschossen würde. »Machen Sie, daß Sie auf ihre Gefechtsstation kommen, wahrscheinlich wird heute nicht geschossen.« Das nun einsetzende Gelächter befreite innerlich für einen Augenblick, und dann kamen, Gott sei Dank, die Franzosen.

Während die vorderste englische Linie nach dem Dardanellen-Eingang hin zurückging, stieß die französische Linienschiffsdivision mit 4 älteren Linienschiffen mit hoher Fahrt vor. Sie boten mit hoher weißer Bugwelle, nach beiden Seiten auf unsere europäischen und asiatischen Außenbatterien mit vollen Breitseiten schießend, ein prächtiges Bild. Es war ein solcher Gegensatz zu den vorsichtig geführten, langsam schießenden Engländern, daß man ohne weiteres auf die Vermutung einer rivalisierenden Führung kommen mußte. So etwa: Wir werden Euch Engländern mal zeigen, wie man hier herangehen muß!

Als mein Entfernungsmesser 130 hm ablas, kommandierte ich das erlösende »An die Geschütze!« Trotz unserer mehr als primitiven Meß- und Feuerleitungseinrichtungen lagen wir mit der dritten Salve deckend auf dem französischen Führerschiff und ließen erst von ihm ab, als es mit meterlangen Stichflammen aus den Steuerbord achteren Außendecksseitenfenstern, die ich selbst beobachtet habe, ablaufend hinter Rauch verschwand. Ich ging dann natürlich auf den nächsten in der französischen Linie über, bis auch der verschwand, und ich glaube dann noch auf den dritten Franzosen. Dann aber war die Rauchentwicklung in den beiden feindlichen Linien, die von dem leichten SW-Wind auf uns zugetragen wurde, so stark, daß wir längere Zeit nichts sehen konnten.

Da meldete mir mein vorgeschobener Beobachter, der auf einer 200 m hohen Kuppe in der Nähe von Dardanos saß und mir vorzügliche Fleckerdienste leistete, daß das französische Führerschiff soeben gekentert sei, »Hunderte von Menschen schwimmen im Wasser«. Meine Batteriemannschaften riefen in ihrer Deckungsstellung hurra, als ich dies natürlich durchgeben ließ.

Als der Rauch sich einigermaßen verzogen hatte, sahen wir, daß die vorderste englische Linienschiffsdivision ihre alten Stellungen wieder einnahm, jetzt aber, da sie die beschädigt ablaufenden Franzosen und die Untergangsstelle, an der sich Torpedoboote und Minensuchdampfer mit Rettungsarbeiten betätigten, gegen uns decken mußten, bedeutend näher zu uns, bis zu 110 hm, so daß wir nun eine Reihe längerer oder kürzerer Schießkämpfe mit dem jeweils am günstigsten stehenden Schiff der vordersten englischen Linie ausfochten. Es war dies die Zeit von 2—5 Uhr und wohl der Höhepunkt der Schlacht. Die hintere englische Linie verstärkte ihr Feuer auf die Innenforts ganz erheblich, so daß wir unter den unaufhörlich wiederkehrenden schweren Einschlägen sehr zu leiden hatten. Besonders die Treffer im Wall oder kurz davor warfen derartige Sandmassen über die Kanonen, daß häufig mehr als die Hälfte der Geschütze unklar waren und ich das Feuer unterbrechen mußte. Auch die Behinderung der Sicht war so stark, daß die Geschützführer gelegentlich ihr Ziel verloren und auf ein falsches Schiff feuerten. So mußte ich das Schießen unterbrechen, die Geschützführer auf dem Kommandostand versammeln, Gefechtslage und Ziel erklären, Geschützführer wieder an die Geschütze schicken und weiterfeuern. Es war wie auf einer Schießübung, nur daß die Scheiben sich unangenehm bemerkbar machten.

Während der freiwilligen oder erzwungenen Schießpausen lief ich dann mit dem türkischen Dolmetscher durch die Batterie, um selbst nach den verschiedenartigen Schäden zu sehen. Eine 24 cm-Kanone war durch Volltreffer ausgefallen, drei Munitionstraversen waren durchschlagen, eine von ihnen brannte unter Stichflammenerscheinungen aus. Bei dem allgemeinen unaufhörlichen donnerartigen Getöse konnte man sich nur durch Anschreien Kopf an Kopf verständigen.

Die Haltung der deutschen und türkischen Geschützmannschaften und Munitionsmanner war musterhaft. Die Gefechtsstörungen wurden gemäß den Vorübungen erledigt.

Gegen 4 Uhr bemerkte ich erhebliche Schlagseite auf einem englischen Linienschiff und gegen 5 Uhr auf einem zweiten. Der vorgeschobene Beobachter meldete, daß die Besatzung dieser Schiffe von Torpedobooten abgeholt würde, und daß unsere 15 cm-Haubitzbatterien darauf schössen. Für uns waren sie leider zu weit. Nach 5 Uhr ließ das feindliche Feuer erheblich nach, um gegen 6 Uhr ganz aufzuhören. Der Feind hatte seinen Abstand von uns mehr und mehr vergrößert und lief jetzt ganz aus unter Zurücklassung der beiden mit schwerer Schlagseite treibenden Linienschiffe, die dann bald nach Einbruch der Dunkelheit gesunken sind.

Wir hatten von unseren 110 Deutschen 3 Tote und 19 Verwundete. Erheblicher waren die Schäden am Werk. Der Hauptwall war von den schweren Treffern so beschädigt, daß einzelne Geschützstände sehr unsicher geworden waren. Mit Sandsack, Schaufel und Karre arbeitete die ganze Fortbesatzung von 100 Deutschen und 500 Türken, verstärkt durch ein türkisches Arbeitsbataillon, 8 Tage lang, bis die Schäden einigermaßen wieder ausgeglichen waren. Von unserer unersetzlichen neuen Munition hatten wir ungefähr die Hälfte des Bestandes verschossen. Wir konnten also mit Pyrrhus sagen: »Noch so ein Sieg, und wir sind am Ende!«"

Bei den Beobachtern auf dem europäischen Ufer hatte die Beschießung von Hamidie den Eindruck erweckt, daß auch nicht ein Stein auf dem anderen geblieben war. So in Qualm, Staub und Feuer war das Werk gehüllt. Aus dem Werk selbst wurde berichtet, daß die großen Granaten beim Einschlagen zwar einen beträchtlichen Lärm verursachten, daß sie aber verhältnismäßig harmlos waren. Beim Auftreffen zerbrachen sie in einzelne große Brocken, nicht in viele kleinere Stücke. Landete ein 38 cm im Forthof, so verpuffte er dort. Was er an Erde und Splittern hochschleuderte, fiel wieder in sich zusammen. Traf ein Aufschlag eine Traverse, so schützten die Grasnarbe und die Sanddecke den darunterliegenden Munitionsraum. Denn im Sand verpuffte der Aufschlag ebenfalls.

In Fort Tschimenlik war ein kurzes 24 cm-Geschütz, in Kilid Bahr ein kurzes 21 cm-Geschütz außer Gefecht gesetzt worden; die beiden 35,5 cm-Kanonen wurden vorübergehend beschädigt, in den übrigen Werken waren alle Geschütze in Ordnung. Nach wenigen Tagen waren alle Geschütze mit Ausnahme des einen 24 cm in Fort Hamidie wieder gefechtsbereit. Batterie Dardanos hatte unter stärkstem Feuer gelegen, aber auch hier waren alle Geschütze gefechtsbereit. Das Erdreich vor und hinter den Geschützen war wie mit einem gewaltigen Pflug gepflügt; nicht eine Stelle gab es, die nicht durch Einschläge zerbröckelt war.

Die Personalverluste in der Festung waren sehr gering. Gefallen waren 3 türkische Offiziere, 3 deutsche, 18 türkische Mann; verwundet 1 deutscher, 1 türkischer Offizier, 18 deutsche und 59 türkische Mann.

Auch die verdeckten Batterien des Regiments des Oberstleutnants Wehrle hatten geringe Verluste. Der Tag hatte ihnen 2 Tote, 11 Verwundete gekostet. Manche Batterien sahen arg mitgenommen aus, die Geschütze verschüttet, aber größtenteils unversehrt. Das meiste Feuer hatten die verlassenen Stellungen und die Scheinbatterien bekommen. Besonders rühmend erwähnt der Regimentskommandeur das Verhalten der Mannschaft. Er schreibt: „Sehr brav benahm sich die türkische Truppe, Offiziere wie Mannschaften, die acht Stunden in dem für damalige Begriffe unerhörten Feuer standhaft aushielten und jeden Befehl rasch und richtig ausführten. Die zerschossenen Fernsprechleitungen wurden immer wieder geflickt, so daß nie eine ernstliche Störung eintrat."

Mit festem Vertrauen auf die Besatzungen der Festungen konnte der Generalinspekteur den zu erwartenden weiteren Durchbruchsversuchen entgegensehen. Bedenklich aber war der Mangel an Munition. Der Verbrauch am 18. März war erheblich. Es hatten verschossen:

Dardanos-Batterie	115 Schuß
Rumeli Medschidie	93 "
Namasia	93 "
Anatoli Hamidie	75 "
Steilfeuerbatterien	1466 "

Ergänzung der Munition war ausgeschlossen, solange die Zufuhr durch die Balkanländer verschlossen war. Die Hauptgeschütze hatten noch folgende Munitionsmengen:

jede 35,5 cm KL/35 8 Schuß neue und 38 Schuß alte Munition
" 24 " " 12 " " " 50 " " "
" 15 " SK der Dardanos-Batterie 140 alte und neue Geschosse
" 15 " " der Beikusch-Batterie 30 neue und 200 Übungsgeschosse
" 15 " Haubitze 120 Schuß

Den geringen Schäden in der Festung standen folgende Ausfälle auf seiten des Angreifers gegenüber:

Nr.	Schiffsart	Name	Nation	Wasserverdrängung in Tonnen	Bemerkungen
1.	Linienschiff	„Bouvet"	Frankreich	12 000	gesunken
2.	"	„Irresistible"	England	15 250	"
3.	"	„Ocean"	"	13 150	"
4.	Schlachtkreuzer	„Inflexible"	"	17 600	schwer beschäd. Reparatur Malta
5.	Linienschiff	„Suffren"	Frankreich	12 730	schwer beschäd.
6.	"	„Gaulois"	"	11 300	"

Die Mannschaftsverluste der englischen Schiffe werden auf 61 Tote und Verwundete angegeben[1]). Beim Untergang des französischen Linienschiffes „Bouvet" fanden etwa 640 tapfere Seeleute den Heldentod.

Kommodore Keyes schreibt über den Ausgang der Schlacht, daß die „Nusrat"-Minen für alles Mißgeschick verantwortlich gewesen wären, und einige Schriftsteller ihre Ansicht dahin geäußert hätten, daß diese Minenreihe den ganzen Verlauf der Geschichte geändert hätte. Nach Keyes Ansicht waren diese Minen und die Erfolglosigkeit der Minenräumfahrzeuge die einzige Ursache des Versagens der Flotte am 18. März in der Durchführung der Aufgabe, mit der die Admiralität betraut worden war.

Die offizielle englische Seekriegsgeschichte[2]) urteilt über die Ereignisse des 18. März: „Der große Versuch, die Dardanellen mit der Flotte zu durch-

[1]) Weltkrisis II S. 213. — [2]) Corbett II S. 223, 225.

brechen, endete mit einem Ergebnis, das als schwere Niederlage bezeichnet werden muß. Von den 16 Linienschiffen, die daran teilgenommen hatten, waren 3 gesunken und 3 weitere einschließlich des einzigen Schlachtkreuzers waren für unabsehbare Zeit außer Gefecht gesetzt. Ein Drittel der englisch-französischen Angriffsflotte war bei der Unternehmung eines Tages draufgegangen. Bei solchen Verlusten, denen ein offenbar völlig ungenügender Erfolg gegenüberstand, schien es äußerst zweifelhaft, ob es der Flotte allein ohne Hilfe einer Armee jemals gelingen werde, den Durchbruch zu erzwingen. . . .

Die Ursachen des Mißerfolges waren in ihrer Gesamtheit nicht zu übersehen; soviel stand aber fest, daß an eine sofortige Wiederaufnahme des Angriffs kaum zu denken war. Damals war man fest überzeugt, daß die meisten Verluste der Angriffsflotte durch Treibminen hervorgerufen worden waren. Es wurde daher als taktisch unrichtig angesehen, den Durchbruch durch die Minenfelder nochmals bei Tageslicht zu versuchen, bevor nicht Mittel gefunden waren, der Treibminengefahr wirkungsvoll zu begegnen. Es war klar, daß man eine andere Art des Angriffs versuchen mußte, wenn weiteres Unheil vermieden werden sollte. Noch bevor das Ergebnis des Tages in vollem Umfang bekannt war, wurde eine grundlegende Umgestaltung des Operationsplanes in Erwägung gezogen."

Auch Churchill nimmt zu der Bedeutung der Minensperre in der Erenköi-Bucht in seiner temperamentvollen Weise Stellung (La Revue de Paris vom 1. August 1930):

„Sobald die Zerstörung der Eingangsforts Ende Februar 1915 das Eindringen der verbündeten Flotte in die Dardanellen und das Bombardement der Engenforts auf große Entfernung von der breiten Stelle der Erenköi-Bucht aus zuließ, wurde dies Seegebiet durch die Minengruppen abgesucht und gegen die Treibminen bewacht. Die Bombardementsstellung wurde während der Nacht von einer englischen Flottille abpatrouilliert und während des Tages durch Linienschiffe und Flugzeuge bewacht. Aber als die deutsche Leitung der Verteidigung beobachtete, daß die Linienschiffe sich während der Vorbereitung auf den großen Angriff Tag für Tag in diesem Gebiet bewegten und von dort aus schossen, entschloß sie sich, dort eine einreihige Minensperre auszulegen, in der Hoffnung, einige unglückliche Schiffe zu zerstören. Im Morgengrauen des stürmischen 8. März 1915, zu dem Zeitpunkt, an dem sich die englische Nachtbewachung aus den Dardanellen zurückzog, gelang es dem kleinen türkischen Dampfer „Nusrat" unbemerkt 20 Minen[1]) weit vor den bereits bekannten Sperren

[1]) Es waren in Wirklichkeit 26 Minen.

der Enge zu legen. Diese Sperre lag nicht quer über dem Fahrwasser, wie die Minenfelder der Enge, sondern in dessen Längsrichtung. Sie bestand aus der letzten Reserve an verankerten Minen, die die Türken besaßen. Ihr Wert überstieg ohne Zweifel nicht die Summe von 6000 bis 7000 Franken. In ganz Europa waren im Jahre 1915 Millionen von Menschen an einen Kampf auf Leben und Tod gefesselt, große Offensiven wurden unternommen. Die Helden der größten Völker gingen furchtlos in den Kampf. Zwei bis drei Millionen Soldaten waren gefallen oder verwundet. Der Reichtum der Völker floß in Strömen in den Abgrund. 4000 bis 5000 Kriegsschiffe durcheilten die Meere. Aber diese 20 Eisengefäße, die der Dampfer „Nusrat" heimlich gelegt hatte, waren bestimmt, vollständigere und entscheidendere Erfolge hinsichtlich der Dauer des Krieges und der Zukunft der Welt zu erzielen, als alle anderen Anstrengungen zusammengenommen. Sie allein entfesselten eine Reihe von psychologischen Verwicklungen, welche die von den Engländern glücklich begonnene Unternehmung zum Stillstand verurteilten. Sie allein verhinderten den Durchbruch durch die Dardanellen, sie allein retteten die Türkei vor einer Niederlage, die ihr größtes Glück gewesen wäre, und verlängerten den Weltkrieg, bis sowohl das besiegte als das siegreiche Europa zerrüttet war. Die Schlachtfelder Frankreichs, Flanderns, Polens, Galiziens, des Balkans, Palästinas, Syriens und Norditaliens deckten die Gebeine von 6 bis 7 Millionen Soldaten, deren Leben vernichtet wurde, nicht durch die Geschosse und Granaten des Gegners, der ihnen gegenüberstand, sondern durch die 20 Eisengefäße, die am Morgen des 18. März 1915 in dem starken Strom der Dardanellen an ihren Ankertauen zerrten."

Kapitel 9.

Die Ereignisse nach der Schlacht. — Änderung des englischen Operationsplans.

Schwere Stürme machten eine aufklärende Fliegertätigkeit vor den Dardanellen in den ersten Tagen nach dem 18. März 1915 unmöglich. Auch beim Feinde schien das schlechte Wetter alle weitere Gefechtstätigkeit zu unterbinden. Die Ruhezeit wurde in der Festung dazu benutzt, in allen Werken die Brustwehren und Traversen um 2 bis 3 m durch Sandsäcke, die mit Erde und Grasnarbe belegt wurden, zu verstärken.

Für die Festungskommandantur in Tschanak war es von besonderem Wert, in Erfahrung zu bringen, wie stark der Gegner noch war und ob bei den Stützpunkten beschädigte Schiffe lagen. Auch bedurften Gerüchte über starke Truppenansammlungen auf Tenedos und Lemnos dringend der Bestätigung. Erst am 26. März konnte bei böigem Wetter Oberleutnant Serno mit Kapitänleutnant Schneider zu einem Erkundungsflug über Tenedos und Lemnos aufsteigen. Hierbei wurde festgestellt, daß auf den Inseln keine größeren Truppenmengen vorhanden waren; auch lagen nur 5 Transportdampfer dort. Von den beschädigten Schiffen reparierte anscheinend „Inflexible" unter Land von Tenedos, während die Franzosen den Stützpunkt zur Instandsetzung schon verlassen hatten. Auch spätere Aufklärungsflüge ergaben kein anderes Bild. Man mußte also auf türkischer Seite zu der Überzeugung kommen, daß die Operationen zu einem gewissen Stillstand gelangt waren. Hierin wurde man noch dadurch bestärkt, daß auch jede Minensuchtätigkeit, die sonst größeren Unternehmungen vorausging, eingestellt war.

Die Festungskommandantur verstärkte die Minenverteidigung, und zwar sollte in erster Linie das Gebiet verseucht werden, auf dem sich während des letzten Angriffs in der Hauptsache die großen Schiffe aufgehalten hatten. In Nagara lagen als Reserve der Meerengenverteidigung 15 Carbonitminen und 11 wieder wurfbereit gemachte russische Minen. Da das Auslaufen eines Minendampfers seines Tiefgangs wegen ausgeschlossen war, wurde das 97 Tonnen große Torpedoboot „Sivri Hissar" zum Minenlegen eingerichtet. Bei seinem geringen Tiefgang konnte es ohne Schwierigkeit dicht unter dem europäischen Ufer auslaufen. In den Abendstunden des 28. und 31. März gelang es Oberleutnant zur See Heinrich XXXVII. Prinz Reuß, mit „Sivri Hissar" und

einem Motorboot das Gebiet querab von Domusderesi mit im ganzen 19 Minen zu verseuchen. Dadurch war die Verteidigung der Dardanellen wesentlich gekräftigt, so daß sich die feindliche Flotte größeren Schwierigkeiten gegenübersah als bisher. Um sie ferner zu zwingen, auf den in der Einfahrt gelegenen Bombardementsstellungen dauernd in Fahrt zu bleiben, wurden weitere Steilfeuerbatterien nach draußen verlegt. Das bisher schon so wirkungsvolle Feuer der Haubitzbatterien sollte dadurch verstärkt werden. Eine Batterie von 6—12 cm-Haubitzen wurde bei Eski Hissarlik auf dem europäischen Ufer aufgestellt, eine andere bei Erenköi auf asiatischer Seite.

Obwohl vor den Dardanellen keine auffallenden Veränderungen zu bemerken waren, lauteten die Nachrichten über Landungsabsichten der Engländer und Franzosen immer bestimmter.

Es wurde deshalb dringend notwendig, die Landverteidigung neu zu organisieren. Bisher waren den beiden Ufern der Dardanellen fünf Divisionen zugeteilt, die feindliche Landungen abwehren sollten. Bei dem ausgedehnten Gebiet, das hierbei in Frage kam, waren diese Truppen unzureichend. Es wurde deshalb vom Großen Hauptquartier eine neue, die 5. Armee, aus den vorhandenen Divisionen, einer Division aus Konstantinopel und einer Kavalleriebrigade gebildet und am 25. März dem Befehl des Generals der Kavallerie, türkischen Marschalls Liman v. Sanders, gleichzeitig Chef der deutschen Militärmission, unterstellt. Die Kopfstärke dieser Armee betrug zunächst 60 000 Mann. Eine ähnliche Regelung war für den Bosporus getroffen. Hier wurde zur Abwehr feindlicher Landungen die 1. Armee unter dem Oberbefehl des Generalfeldmarschalls Freiherr von der Goltz bereitgestellt.

Bei der Bedeutung, welche die Öffnung der Meerengen und damit die Schaffung der Durchfahrt in das Schwarze Meer nicht nur für die Engländer und Franzosen, sondern auch für die Russen hatte, hätte es nahegelegen, wenn der Versuch hierzu von beiden Seiten gleichzeitig unternommen worden wäre. Selbst an dem Hauptkampftage, dem 18. März, war es vor dem Bosporus völlig ruhig geblieben, kein feindliches Schiff hatte sich hier gezeigt. Ein gleichzeitiger Durchbruchsversuch von beiden Seiten hätte auch den Flottenchef, Admiral Souchon, vor eine schwerwiegende Entscheidung gestellt. Sein Flaggschiff „Goeben" lag zur Dichtung der beiden am 26. Dezember 1914 vor dem Bosporus erhaltenen Minentreffer mit angesetzten Leckkästen in Stenia[1]). Es war nicht ohne weiteres fahrbereit und nur sehr bedingt gefechtsklar. Bei einem energischen Angriff auf den Bosporus mußte unter Umständen der Einsatz des Schlachtkreuzers er-

[1]) Siehe Bd. I S. 72.

folgen, dazu hätten die Leckkästen abgeworfen, die Reparatur unterbrochen und die Fertigstellung des Schiffes auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werden müssen. Der Angriff auf die Dardanellen allein war wegen der erheblich größeren Entfernung von der Hauptstadt nicht von der gleichen Bedeutung. Die Reparatur konnte ruhig fortgesetzt werden. Gelang dem Feind der Durchbruch, so blieb immer noch genügend Zeit, „Goeben" gefechtsklar zu machen und den Feind im Marmarameer zu erwarten, zu welchem Zweck am Südausgang des Bosporus das Auslegen einer taktischen Minensperre von 40 Minen und deren Schutz durch improvisierte Sperrbatterien vorbereitet wurde.

Am 28. März gegen 7 Uhr vormittags meldeten die Bosporus-Wachboote Feind in Sicht. Eine große Anzahl von Schiffen näherte sich in langsamer Fahrt der Küste. 8 Uhr 40 Minuten wurden 5 Linienschiffe, 3 Kreuzer, 6 Torpedoboote, 5 Begleitdampfer und 2 Wasserflugzeuge festgestellt. 10 Uhr 10 Minuten nachmittags nahm der Verband Kurs auf die Einfahrt und 10 Uhr 25 Minuten eröffneten 2 Linienschiffe auf große Entfernung das Feuer. Bis 11 Uhr 15 Minuten wurde das auf Wache befindliche Torpedoboot „Gairet" und die beiden Leuchttürme an der Bosporuseinfahrt auf Entfernungen zwischen 190 hm und 140 hm mit schwerer Artillerie beschossen. 11 Uhr 15 Minuten entfernte sich der Feind und kam bald in NNO aus Sicht. Der Erfolg war bedeutungslos. Mit etwa 128 Schuß waren lediglich einige Häuser in der Nähe beider Leuchttürme zerstört, ein Mann war getötet und einer verwundet worden. Auf die türkischen Batterien war überhaupt kein Schuß abgegeben worden; sie hatten ihrerseits das Feuer wegen zu großer Entfernung nicht erwidern können. Der Zweck der Beschießung blieb unklar, vielleicht glaubte man, durch das Geschützfeuer einen moralischen Eindruck auf die Bewohner ausüben zu können. Bei der Belanglosigkeit dieses Unternehmens berührte um so eigenartiger die in offener Sprache gefunkte Anerkennung des russischen Flottenchefs an seine Streitkräfte: „Gratuliere der Flotte zum weltgeschichtlichen Tag des ersten Bombardements des Bosporusforts. Admiral Eberhard."

Schon am nächsten Tage, dem 29. März, zeigten sich von neuem russische Schiffe, doch kam es zu keiner Beschießung. Nur auf ein Wachtorpedoboot wurden einige erfolglose Schüsse abgegeben, und ein Flugzeug warf auf das dicht vor der Einfahrt stehende Wachkanonenboot, ohne zu treffen, eine Bombe ab. Daß die russische Flotte nichts Ernsthaftes gegen den Bosporus unternehmen und auch nicht durch erneute Minentätigkeit die Tätigkeit der türkischen Kreuzer lahmlegen wollte, zeigte sich einige

Tage später, als am 1. April „Goeben", die inzwischen einen Teil ihrer Leckschäden behoben hatte, drei Kreuzer und Torpedoboote zu einer Unternehmung gegen Odessa ausliefen[1]). Die Russen hätten den türkischen Schiffen die Rückkehr in den Bosporus erheblich erschweren oder sie vor der Einfahrt zur Schlacht stellen können. Vermutlich war aber für sie die „Goeben" ein so starker Gegner, daß sie es mit dem Schlachtkreuzer nicht auf einen ernsthaften Kampf ankommen lassen wollten.

Trotz des Mißerfolges vom 18. März bestand bei der Admiralität in London die feste Absicht durchzuhalten. Die Linienschiffe „Queen" und „Implacable" befanden sich schon zur Verstärkung auf dem Marsch; als Ersatz für die Ausfälle erhielten die Linienschiffe „Prince of Wales" und „London" Befehl, nach dem östlichen Mittelmeer auszulaufen. Die Franzosen ergänzten ihr Geschwader durch das Linienschiff „Henri IV", das bisher vor dem Suezkanal stationiert war. Auch Admiral de Robeck hielt an dem gefaßten Plan fest; er meldete der Admiralität in London, daß er nach dem Ersatz der ausgefallenen und beschädigten Schiffe zur Fortsetzung des Unternehmens bereit sei. Freilich müsse der Angriffsplan überprüft werden, auch müsse ein Verfahren gegen die „Treibminen" gefunden werden. Man hielt danach auf englischer Seite an der Überzeugung fest, daß die Türken Treibminen verwendet hätten. Die Absicht des Admirals, durch „Queen Elizabeth" die indirekte Beschießung fortzusetzen und dadurch die Möglichkeit zum Minensuchen zu schaffen, wurde durch andauernd schlechtes Wetter vereitelt. Tag für Tag wehte heftiger Nordost, dabei war es so unsichtig, daß eine Beobachtung der Aufschläge ausgeschlossen gewesen wäre.

Inzwischen hatte sich General Sir Ian Hamilton über die örtliche Lage unterrichtet und erkundet, welche Stellen an der Küste der Gallipoli-Halbinsel für eine Landung in Frage kommen konnten. Die Besprechungen, die im Laufe der nächsten Tage zwischen dem Land- und dem Seebefehlshaber stattfanden, führten zu einer Übereinstimmung in der Beurteilung der Lage, welche die bisherigen Ansichten völlig umstieß.

Bisher war General Hamilton fest davon überzeugt gewesen, daß eine Landung von Truppen nur in der Enge von Bulair stattfinden könne, während an der Südküste der Gallipoli-Halbinsel nur Scheinangriffe vorgenommen werden sollten. Bei Besichtigung an Ort und Stelle wurde es ihm jedoch klar, daß die Besetzung der Bulair-Stellung eine entscheidende Wirkung nicht haben würde. Admiral de Robeck betonte, daß nur die Be-

[1]) Über die Unternehmung siehe Bd. I S. 94 ff.

setzung der Forts und die Zerstörung der in ganz besonderem Maße unangenehmen beweglichen Steilfeuerbatterien einen etwa geglückten Durchbruch der Linienschiffe zu einem entscheidenden machen könnten. Die Besetzung der Bulair-Stellung konnte diesen Erfolg nicht haben. Die Forts, die ihre gesamte Zufuhr auf dem Wasserwege erhielten, konnten von dort aus nicht zur Räumung gezwungen werden. Selbst wenn der Flotte der Durchbruch gelungen war, die Werke aber nicht niedergekämpft waren, wurde jeglicher Nachschub auf ungepanzerten Transportfahrzeugen durch die vorhandenen Batterien gefährdet, wenn nicht unmöglich gemacht. Die in das Marmarameer eingedrungenen Seestreitkräfte wären also trotz anfänglichen Erfolges von ihrer Basis so gut wie abgeschnitten gewesen. Die Besetzung des europäischen Ufers der Dardanellen, die völlige Zerstörung der dortigen türkischen Verteidigungsmittel und das Niederhalten der Werke und Stellungen der asiatischen Seite von dort aus schienen dem englischen Admiral ebenso wie dem Befehlshaber der Landungsstreitkräfte für das endgültige Gelingen der gestellten Aufgabe unerläßlich zu sein.

Admiral de Robeck war aber bisher, auf Grund der ihm von der Admiralität erteilten Weisungen, der Ansicht gewesen, die Armee dürfe nur zur Besetzung der Bulair-Enge herangezogen werden, und eine operative Zusammenarbeit zwischen Heer und Flotte käme nicht in Frage. Er war hierin bestärkt worden durch ein Telegramm des Kriegsamts vom 24. Februar, in dem gesagt war, daß die Truppenteile auf Lemnos bleiben sollten, bis die Flotte die Meerenge genommen hätte und dann die Besetzung der Bulair-Stellung zur Sicherung des Nachschubs vorgenommen werden könnte. Der englische Armeebefehlshaber hatte aber seinerseits einen ihn so einengenden Befehl nicht erhalten. Als Admiral de Robeck erfuhr, daß die Truppen auch auf der Südspitze der Gallipoli-Halbinsel eingesetzt werden konnten, beschloß er, von dem *reinen Flottenangriff* abzusehen und eine *vereinigte Flotten- und Armeeunternehmung* ins Auge zu fassen. In der Besprechung, die am 22. März mit den Führern der Landungstruppen an Bord seines Flaggschiffs „Queen Elizabeth" stattfand, gab der Flottenchef einleitend seine Ansicht dahin zu erkennen, daß ohne Mitwirkung der Armee der Durchbruch nicht möglich wäre. Sir Ian Hamilton hatte von sich aus keinen Grund, dagegen Bedenken zu erheben, da ihm eine Kritik an den Entschlüssen des Seebefehlshabers nicht zustand. Die Sitzung befaßte sich in der Folge also nur mit den gemeinsam zu treffenden Maßnahmen. Es wurde festgestellt, daß die Armee nicht vor dem 14. April in der Lage sein konnte, aktiv einzugreifen. Bemerkenswert ist, daß der Chef des Stabes, Kommodore Keyes, an der Sitzung nicht teilnahm, da er mit Vorbereitun-

gen für die Ausrüstung von Minenräumfahrzeugen beschäftigt war. Als Anhänger der rücksichtslosen Fortsetzung des Durchbruchsversuchs durch die Flotte war er durch diese von seinem Flottenchef getroffene Entscheidung schwer betroffen. Admiral Wemyß schildert den Gang der Entwicklung so, daß der Flottenchef mit ihm zusammen bereits am 19. März zu dem Entschluß gekommen war, von einem Angriff der Flotte allein abzusehen und einen vereinigten Flotten- und Armeeangriff in Aussicht zu nehmen. Vor allen Dingen war hierfür maßgebend die Sorge um die Haubitzbatterien, die jede Minenräumtätigkeit unterbanden, die aber ohne Unterstützung der gelandeten Armee nicht zum Schweigen gebracht werden konnten.

In London erregte der plötzliche Wechsel in der Anschauung des Admirals de Robeck beim Ersten Lord der Admiralität, Winston Churchill, schwere Enttäuschung. Er stand nach wie vor auf dem Standpunkt, daß die Flotte den Durchbruch allein durchführen sollte. Er fand aber bei seinen sämtlichen seemännischen Beratern, angefangen beim I. Seelord, Lord Fisher, keine Unterstützung. Dieser wies darauf hin, daß See- und Landbefehlshaber an Ort und Stelle sich zu einem gemeinsamen Angriff entschlossen hätten. Infolgedessen wäre eine entgegengesetzte entscheidende Beeinflussung von der Heimat aus nicht angängig.

Bei einer Besprechung des Flottenchefs mit Sir Ian Hamilton in Gegenwart seines Chefs des Stabes an Bord der „Frankonia", dem Wohnschiff des Generals, erklärte Kommodore Keyes, daß die Ausrüstung der Zerstörer mit schwerem Minenräumgerät und ihre Ausbildung nicht vor dem 3. oder 4. April beendet sein würde. Da der Zeitpunkt zur Landung auf den 14. April festgesetzt war, war es nur eine kurze Spanne von zehn Tagen, während der die Flotte auf den entscheidenden gemeinsamen Angriff warten mußte. In der Zeit vom 30. März bis 4. April hatten mit den neuen Minensuchverbänden Arbeiten zum Absuchen der Einfahrt stattgefunden. Die vorgeschobenen türkischen Abwehrbatterien störten die Tätigkeit durch ihr lebhaftes Feuer. Die den Suchfahrzeugen als Deckung beigegebenen Linienschiffe, deren Feuer zeitweise durch Flugzeugbeobachtung geleitet wurde, vermochten aber die Abwehrbatterien nicht niederzuhalten. Am 3. April wurde ein Fahrzeug getroffen; 34 Verwundete waren das Ergebnis. Als am 4. April zwei Minensucher Treffer erhielten, gelangte Admiral de Robeck zu der Überzeugung, daß die Verluste zu hoch sein würden und gab Befehl, das Minensuchen abzubrechen. Er hoffte, später mit Zerstörern, die mit Gerät und 15 sm Geschwindigkeit vor den Linienschiffen herlaufen konnten, bessere Erfolge zu erzielen.

Die neu ausgelegten Sperren hatten in Verbindung mit den nach

außen verlegten Abwehrbatterien die Widerstandskraft der Festung erheblich verstärkt.

Von England war inzwischen die 29. Division nach der Mudros-Bucht abgegangen. Die Verladung war aber nicht so vorgenommen, daß die Truppen unmittelbar nach der Ausschiffung gefechtsbereit waren. Die Mannschaft, deren Ausrüstung und die Munition befanden sich auf verschiedene Transportdampfer verteilt; die Herstellung der Gefechtsbereitschaft der Truppe mußte infolgedessen längere Zeit erfordern. In der Mudros-Bucht bestand für solche umfangreichen Vorbereitungen keine Möglichkeit, da weder Kaianlagen noch Hafeneinrichtungen vorhanden waren. Infolgedessen wurde der ganze Transport, als er in Lemnos eingetroffen war, nach Ägypten geschickt, um dort umgeladen zu werden; nur wenige Truppen blieben auf Lemnos zurück. General Sir Ian Hamilton begab sich am 24. März ebenfalls nach Ägypten, um die übrigen dort bereitgestellten, etwa 60 000 Mann betragenden Streitkräfte zu ordnen und die Vorbereitungen für die Landung zu treffen. Diese Maßnahmen hatten zur Folge, daß der 14. April als Zeitpunkt der Landung nicht innegehalten werden konnte. Die dadurch verursachte Verzögerung war für die türkischen Verteidiger von unschätzbarem Wert.

Am 17. April versuchte das englische Unterseeboot „E 15" getaucht durch die Dardanellen in das Marmarameer einzudringen, um die rückwärtigen Verbindungen zu stören. In der Nähe von Kap Kefes geriet es jedoch gegen 6 Uhr vormittags infolge starker Stromversetzung auf Grund und wurde von den türkischen Batterien unter Feuer genommen. Eine 15 cm-Granate traf den Turm des Bootes und tötete den Kommandanten und 6 Mann; ein zweiter Treffer verursachte achtern ein Leck, Wasser drang in die Akkumulatoren, und die sich entwickelnden giftigen Gase zwangen die Mannschaft zum Verlassen des Bootes. Im ganzen waren 8 Mann gefallen, 4 Offiziere und 15 Mann wurden zu Gefangenen gemacht. Unter den gefangenen Offizieren befand sich der bisherige englische Vizekonsul von Tschanak, der dem Flottenstab als Nachrichtenoffizier angehörte und wegen seiner Ortskenntnis dem Boot beigegeben war. Es lag etwa 1000 m vom Kefes-Leuchtturm entfernt fest auf Grund, die Bugrohre ragten teilweise aus dem Wasser heraus. Da das Unterwasserschiff wenig oder gar nicht beschädigt zu sein schien, wurde sofort versucht, durch Taucher das Boot zu bergen. Der Feind suchte durch Flugzeugbomben und Artilleriefeuer von „Majestic" und „Triumph" die Arbeiten zu stören, die infolgedessen häufig unterbrochen werden mußten. In der Nacht zum 18. April versuchten die Zerstörer „Scorpion" und „Grampus" das U-Boot zu vernichten. Im Feuer der Sperrbatterien mußten sie jedoch wieder kehrt-

machen, ohne ihre Absicht erreicht zu haben. Auch der Versuch des Unterseeboots „B 11", das Wrack von „E 15" zu vernichten, schlug fehl. Auf jeden Fall aber wollte der Feind verhindern, daß das noch wenig beschädigte Boot von den Türken geborgen würde. Auf den beiden Linienschiffen „Majestic" und „Triumph", die auf Vorposten in der Einfahrt lagen, wurden Freiwillige aufgerufen, die mit Dampfbeibooten einen neuen Versuch machen sollten, das aufgelaufene Boot zu zerstören. Zu dem Zweck wurden die Boote mit zwei 35 cm-Torpedoabgangsrohren armiert. In der Nacht vom 18. zum 19. April wurde mit großer Unerschrockenheit der neue Versuch unternommen. Zwar wurden die Boote frühzeitig entdeckt und heftig unter Feuer genommen. Als aber ein Landscheinwerfer zufällig das umstrittene U-Boot streifte, wurde es von der „Majestic"-Barkaß entdeckt. und es gelang dieser, zwei Torpedos zu feuern, kurz bevor sie selbst durch Treffer zum Sinken gebracht wurde. Die „Triumph"-Barkaß kam nicht zum Schuß. Sie kehrte unbeschädigt zurück, nachdem es ihr geglückt war, die Mannschaft des versenkten Bootes vollzählig zu bergen. Das Manöver konnte nur dadurch gelingen, daß die türkischen Batterien ihr Feuer auf das sinkende Boot vereinigten. Von den gefeuerten Torpedos hatte einer sein Ziel erreicht. Der Treffer riß an der Backbordseite des U-Boots ein so großes Loch, daß an eine Bergung nicht mehr zu denken war. Jedoch hatten vorher die Torpedos und wichtige Einzelteile aus dem U-Boot herausgeholt werden können. Diese Arbeiten waren in erster Linie von den Oberleutnanten zur See Bieler und Sebelin ausgeführt worden. Der zweite scharfe 35 cm-Torpedo der „Majestic"-Barkaß konnte, am Strande liegend, geborgen werden.

Kapitel 10.

Die Landung.

Während die Armee in Ägypten ihre Vorbereitungen traf, beschäftigte sich die Flotte vor den Dardanellen mit den Maßnahmen, die sie bei der Landung durchzuführen hatte. Vizeadmiral de Robeck war von der Überzeugung durchdrungen, daß sich unmittelbar an die Landung die weiteren Operationen der Flotte zur Erzwingung des Durchbruchs anschließen mußten. Er ordnete zu dem Zwecke an, daß während der Ausschiffung der Armee „Queen Elizabeth" sein Flaggschiff blieb. Beim Angriff und Durchbruch durch die Meerenge wollte er seine Flagge auf „Lord Nelson" setzen; Konteradmiral Wemyß sollte auf „Queen Elizabeth" mit einigen Kreuzern und Zerstörern den Nachschub für Flotte und Armee leiten. Der französische Admiral Guépratte sollte mit zwei französischen Linienschiffen und dem kürzlich eingetroffenen russischen Kreuzer „Askold" ins Marmarameer folgen, während die übrigen französischen Schiffe Admiral Wemyß unterstellt wurden. Das Linienschiff „Albion" hatte mit dem Kleinen Kreuzer „Sapphire" die neu aufgestellten Minenräumverbände zu betreuen.

General Hamilton kehrte am 10. April nach der Mudros-Bucht zurück. Hier fand er den größten Teil der australischen Division vor, aber von der 29. Division nur die ersten Staffeln. Wann die französischen Truppen kommen würden, war noch völlig ungewiß, vor zehn Tagen war nicht damit zu rechnen. General Hamilton beschloß daher, seine Vorbereitungen für die Landung auch ohne sie zu treffen, da ihre Aufgabe der englischen gegenüber untergeordnet war. Sofort wurden nun die Operationsbefehle für die Landung ausgegeben. Der des Flottenchefs begann:

„Um die Zerstörung der Forts in der Enge zu ermöglichen und die Beherrschung der Dardanellen sicherzustellen, wird alsbald ein gemeinsamer Angriff von Heer und Flotte auf der Gallipoli-Halbinsel ausgeführt werden.

Die Anstrengungen der Flotte werden in erster Linie auf die Landung der Armee und deren Nachschub gerichtet sein, bis ihre Lage gesichert ist. Dann wird die Flotte die Befestigungen der Meerenge angreifen und hierbei von der Armee unterstützt werden ..."

Die schwimmenden Streitkräfte waren für die Zeit der Landung in 7 Gruppen („Geschwader") aufgeteilt. Jede hatte eine Sonderaufgabe zu erfüllen.

Das 1. Geschwader unter Konteradmiral Wemyß (Flaggschiff der Panzerkreuzer „Euryalus") bestand aus den Linienschiffen: „Swiftsure",

„Albion", „Lord Nelson", „Implacable", „Vengeance", „Prince George", „Goliath", „Cornwallis" und den Kreuzern „Minerva", „Talbot", „Dublin" sowie 6 Minenräumfahrzeugen.

Das 2. Geschwader unter Konteradmiral Thursby umfaßte die Linienschiffe: „Queen" (Flaggschiff), „London", „Prince of Wales", „Triumph", „Majestic", den Kreuzer „Bacchante", ein U-Boots-Mutterschiff, das Flugzeugmutterschiff „Ark Royal" und das Fesselballonschiff „Manica", ferner 8 Zerstörer und 4 Fischdampfer.

Diese beiden Geschwader hatten die Landung der Armee durchzuführen und zu decken.

Das 3. Geschwader, bestehend aus dem Linienschiff „Canopus", den Kleinen Kreuzern „Dartmouth" und „Doris" sowie 2 Zerstörern und 2 Fischdampfern, sollte eine Landung vortäuschen.

Das 4. Geschwader, gebildet von den Kleinen Kreuzern „Sapphire" und „Amethyst" sowie 12 Fischdampfern, war dem 1. Geschwader als Unterstützung zugeteilt.

Das 5. Geschwader hatte die Minenräumarbeiten in dem Teil des Fahrwassers innerhalb der Meerenge, welches für den Nachschub der Armee in Frage kam, zu decken. Es setzte sich zusammen aus dem Linienschiff „Agamemnon", 10 Zerstörern, 3 französischen Minensuchfahrzeugen und 2 Netzleichtern.

Das 6. Geschwader unter Konteradmiral Guépratte bestand aus den französischen Linienschiffen „Jauréguiberry" (Flaggschiff), „Henri IV", „Charlemagne", den Kreuzern „Latouche Tréville", „Jeanne d'Arc", „Savoia", dem russischen Kreuzer „Askold", 7 Zerstörern und 5 Torpedobooten. Seine Aufgabe war Deckung der französischen Landungstruppen.

Das 7. Geschwader, aus 4 Zerstörern und der armierten Jacht „Triad" bestehend, blockierte Smyrna.

Der Flottenchef leitete die Operationen von „Queen Elizabeth" aus. Bei ihm an Bord wollte sich der Armeebefehlshaber einschiffen. Dem Flaggschiff waren keine festen Aufgaben zugeteilt; es sollte freies Manöver haben.

Sir Ian Hamilton erließ am 13. April seinen ersten Operationsbefehl. In diesem gab er die Stärke der auf der Halbinsel stehenden türkischen Verteidiger mit 34 000 Mann an. Über die Durchführung der Landung selbst hieß es:

„Der Zweck der Expedition ist, die Flotte bei der Forcierung der Dardanellen durch Besetzung der Höhen bei Kilid Bahr und durch Beherrschung der Forts an der Meerenge zu unterstützen. Die Durchführung ist wie folgt beabsichtigt:

1. Bei Tagesanbruch Bombardement der Bulair-Stellung, dem eine Scheinlandung auf dem Festland nördlich der Saros-Insel durch die Transportdampfer der Königlichen Marine-Division folgen soll.
2. Gleichzeitig Beschießung der Höhen, welche den Abschnitt Gaba Tepe—Kap Niebrunieffi beherrschen; währenddessen Landung der australischen und neuseeländischen Armeekorps.
3. Gleichzeitig hiermit Beschießung der Südspitze der Halbinsel, begleitet von einer Landung der 29. Division in der Nähe von Kap Helles.
4. Gleichzeitig werden die Franzosen eine Demonstration in der Baschika-Bucht ausführen in Verbindung mit einer Landung, die durch einen Teil der französischen Expeditionsstreitkräfte bei Kum Kale unternommen werden soll."

In der Mudros-Bucht fanden eingehende Vorübungen für die große Landung statt. Diese selbst konnte nur bei gutem Wetter vorgenommen werden. Wegen der Tag für Tag wehenden starken Winde mußte die Ausführung immer wieder verschoben werden. Inzwischen waren auch die französischen Streitkräfte eingetroffen. Am 23. April wurde das Wetter endlich besser, und Admiral de Robeck konnte den 25. April als Tag der Landung bestimmen.

Im Flottenstab rechnete man mit einer glatten und schnellen Durchführung der Landung. Unter dieser Voraussetzung waren eingehende Überlegungen für die Durchführung der Operationen der Flotte angestellt und für die einzelnen Tage schriftlich festgelegt worden.

Am ersten Tag sollte die Flotte die Landung decken. Während der Nacht sollte ein Scheinmanöver durch die Minenräumfahrzeuge bei Kefes den Feind dazu veranlassen, die Sperrbatterien an Ort und Stelle zu lassen und sie nicht gegen die Landungstruppen zu verwenden; auch wollte man dadurch verhindern, daß türkische Torpedoboote die Transportdampfer angriffen.

Am zweiten Tag sollte zur Sicherung gegen Treibminen am Suandere ein Netz gelegt werden. „Queen Elizabeth" hatte Befehl, von Gaba Tepe aus indirekt die Verteidigungsanlagen der Meerenge mit Flugzeug- und Fesselballonbeobachtung zu beschießen. „Lord Nelson" und „Agamemnon" hatten die Aufgabe, zusammen mit zwei Schiffen der 3. Division das Fort Anatoli Hamidie sowie die Batterien Messudieh und Dardanos unter Feuer zu nehmen und die Minenräumarbeiten zu decken. Es war besonders wichtig, diese Befestigungen zum Schweigen zu bringen, weil sie in der Lage waren, das Vorgehen der Armee in Richtung auf den Suandere ernstlich zu stören. Im Laufe des Nachmittags sollten dann andere Werke und die Sperrbatterien unter Feuer genommen werden.

Am dritten Tag hoffte die Flottenleitung die Hauptbeschießung aufnehmen zu können. Sie sollte ähnlich wie am 18. März vor sich gehen mit der Änderung, daß „Queen Elizabeth" die indirekte Beschießung von Gaba Tepe aus fortsetzen sollte. Wenn die Forts zum Schweigen gebracht waren, hoffte man unter dem Feuer der Linienschiffe mit dem Aufräumen der Minensperren bei Kap Kefes beginnen zu können.

Für die türkische Verteidigung war das Hinausschieben der Landung durch den Gegner von ausschlaggebender Bedeutung. Als Marschall Liman v. Sanders den Oberbefehl übernommen hatte, fand er auf der Gallipoli-Halbinsel ein Verteidigungssystem vor, das seinen militärischen Ansichten keineswegs entsprach. Die Streitkräfte standen starr verteilt an der Küste, ohne daß starke rückwärtige Unterstützungstruppen vorhanden waren. So fand zwar der Feind bei einer Landung überall Widerstand, der aber bei dem dünnen Sicherungsschleier nur gering sein konnte. Der Marschall stellte die Verteidigung dahin um, daß außer der Sicherung der voraussichtlich überhaupt nur in Frage kommenden Landungsplätze stärkere rückwärtige Gruppen, die schnell nach verschiedenen bedrohten Punkten geworfen werden konnten, gebildet wurden. Ob die Landung nur an einer Stelle oder an mehreren Punkten vorgenommen werden würde, und wo im einzelnen die wichtigsten Stellen sein würden, konnte der Oberbefehlshaber nicht voraussehen. Er mußte seine Anordnungen so treffen, daß er in der Lage war, an mehreren Stellen einzugreifen. Er bildete zu diesem Zweck aus seinen Streitkräften drei Gruppen zu je zwei Divisionen. Eine Gruppe, deren eine Division von Oberstleutnant Nicolai befehligt wurde, stand auf dem asiatischen Ufer bereit. Eine zweite Gruppe wurde am oberen Sarosgolf in der Nähe der Stadt Gallipoli zum Schutze der Bulair-Enge bereitgestellt. Der Oberbefehlshaber hielt an sich eine Landung hier für unwahrscheinlich, da er ebenso wie seine Gegner wußte, daß selbst nach geglückter Landung die Befestigungen der Halbinsel weiter intakt bleiben und es der feindlichen Flotte unmöglich machen würden, das Marmarameer zu erreichen. Da aber aus seemännischen Gründen die Lage bei der Bulair-Enge für eine Landung bestechend war, glaubte er doch, hier einen Schutz nötig zu haben. Eine der Divisionen dieser Gruppe stand unter der Führung des Oberstleutnants v. Sodenstern. Die dritte Gruppe hatte die Südspitze der Halbinsel zugewiesen erhalten. Von ihr war die 19. Division als Heeresreserve im Raum Maidos—Bigali zusammengehalten, während die 9. Division bei Maidos in verschiedenen Abteilungen so aufgestellt war, daß sie sowohl nach Süden als auch nach Gaba Tepe verwendet werden konnte. Die Ausbildung der Truppen erstreckte sich in erster Linie auf Erzielung von größeren Marschleistungen;

bei den wenigen noch dazu mangelhaften Straßen waren diese von ganz besonderer Bedeutung; das Straßennetz mußte verbessert und so bezeichnet werden, daß es auch in der Dunkelheit benutzt werden konnte. An der Küste ließ der Marschall Drahthindernisse in das Wasser hineinbauen; Maschinengewehre und leichte Geschütze wurden im vielfach gefalteten Gelände so verdeckt aufgestellt, daß sie in der Lage waren, flankierend gegen landende Truppen zu wirken, ohne daß sie selbst von See aus erkannt werden konnten. Auch Zeitminen waren vorhanden. An verschiedenen Stellen wurden Munitions- und Verpflegungsdepots angelegt.

So waren die Wochen, die der Feind dem Verteidiger ließ, reichlich mit Ausbildung und Schaffung besserer Abwehrmöglichkeiten ausgefüllt. Der Gegner sollte eine gut vorbereitete Verteidigung vorfinden.

Die Nacht vom 24. zum 25. April war windstill, und friedliche Ruhe schien auf den Gewässern um die Gallipoli-Halbinsel zu herrschen. In tiefster Stille, noch bei voller Dunkelheit hatten die für die einzelnen Landungsplätze vorgesehenen Gruppen von Kriegsschiffen und Transportfahrzeugen ihren Vormarsch angetreten. Etwa um 4 Uhr wurden die Landungstruppen in die Schiffsboote ausgeschifft und durch Dampfbeiboote in langen Schleppzügen an die Küste geschleppt. 5 Uhr 15 Minuten begann die Flotte, die Küste, namentlich die Plätze, die für die Landung vorgesehen waren, auf das heftigste unter Feuer zu nehmen, das so lange fortgesetzt wurde, bis die Boote in die Nähe des Ufers gelangt waren.

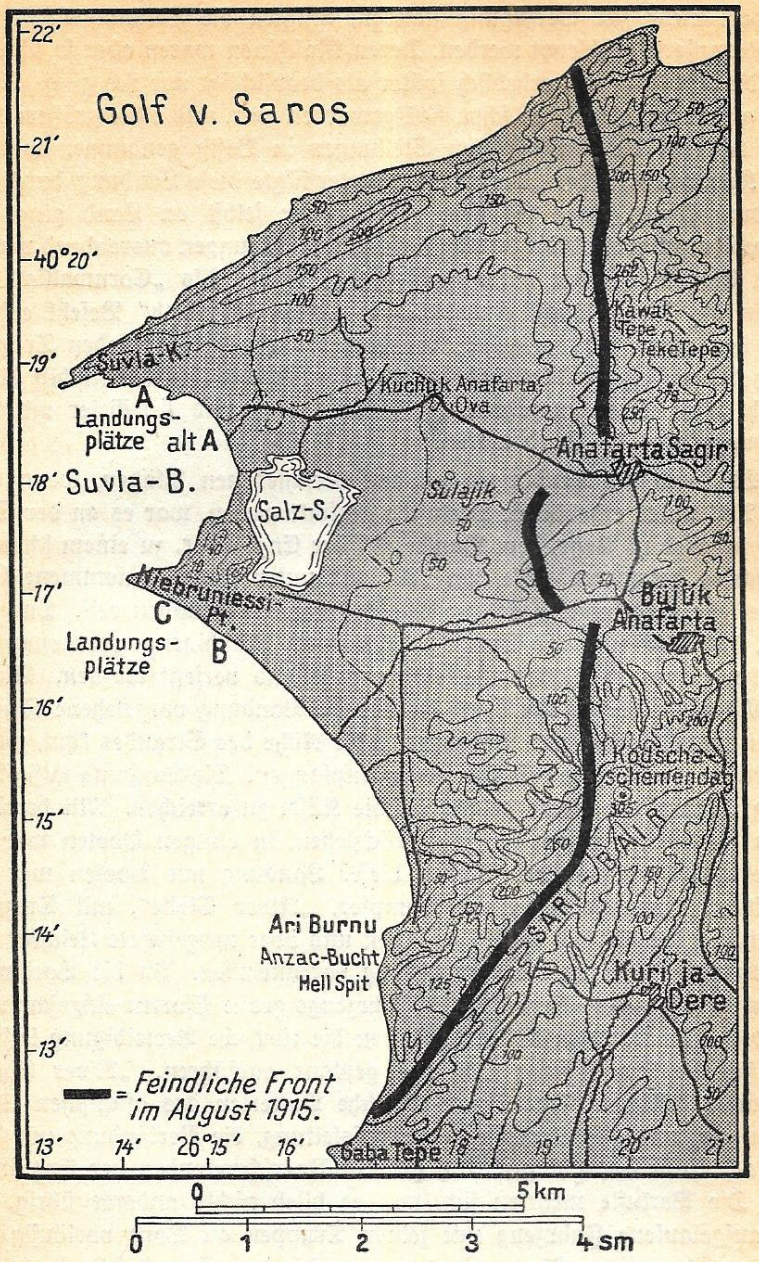
Aber schon vor Beginn der Beschießung, im ersten Morgengrauen, hatten die ersten Landungsstreitkräfte den feindlichen Boden betreten. Vom Verteidiger unbemerkt, hatten sich die australischen und neuseeländischen Truppen in ihren Booten dem Ufer bei Gaba Tepe genähert, mit größter Vorsicht war jeder Lärm vermieden worden. Die türkischen Vorposten waren daher völlig überrascht, als im grauen Morgendunst plötzlich Boote landeten und mit größter Eile Truppen an Land geworfen wurden. Diese wurden zwar mit heftigem Gewehr- und Maschinengewehrfeuer empfangen, doch konnte die Landung von Verstärkungen nicht gehindert werden. Wenn auch, durch die Dunkelheit irregeführt, die Ausschiffung sich an einem ungünstigeren Platz als beabsichtigt vollzogen hatte, so hatte General Birdwood, dem die „Anzac"-Truppen unterstanden, gegen 5 Uhr morgens schon 4000 Mann an Land. Gegen 2 Uhr nachmittags betrug die Zahl der gelandeten Truppen schon 12 000 Mann und 2 Gebirgsbatterien. Die türkische Verteidigung hatte sofort Reserven aus dem nahe gelegenen Maidos herangeholt. Trotz der Feuerunterstützung durch die Torpedoboote gelang es dem Feind nicht,

größeren Geländegewinn zu erzielen. Heftig wogte der Kampf hin und her; das energische Eingreifen der türkischen 19. Division unter Oberstleutnant Mustapha Kemal, dem jetzigen Staatschef der Türkei, brachte die schon wankenden türkischen Linien zum Stehen. Sein Hauptaugenmerk richtete er auf die beherrschenden Höhen des Sari-Bair-Massivs, die fest in türkischer Hand blieben. Die beiderseitigen Verluste waren sehr schwer. Am Abend des 25. April lagen am Strand, den sie morgens hoffnungsfreudig betreten hatten, 2000 Tote und Verwundete. Als „Queen Elizabeth" mit dem Flottenchef und dem Oberbefehlshaber in den Abendstunden dorthin kam, überbrachte Konteradmiral Thursby, der die dort operierenden Seestreitkräfte befehligte, einen Brief des Generals Birdwood, in dem dieser die Schwierigkeit seiner Lage schilderte, die ihn zwingen würde, seine Truppen wieder einzuschiffen. Admiral Thursby brachte in der Besprechung zum Ausdruck, daß zwei bis drei Tage nötig sein würden, die Truppen wieder abzutransportieren, da durch feindliches Feuer und Strandung viele Boote verlorengegangen waren. Sir Ian Hamilton lehnte in einem eindringlichen Schreiben an General Birdwood die Wiedereinschiffung ab (Skizze 4).

Zwischen der Südspitze und der „Anzac"-Gruppe landete der Feind an zwei Punkten mit geringen Streitkräften. Der Kürze halber waren alle Landungsplätze vom Feinde mit Buchstaben bezeichnet. Es waren dies die Plätze „X" und „Y". Bei „Y" waren, ohne Gegenwehr zu finden, Truppen in der Morgenfrühe gelandet, hatten die dicht am Ufer gelegenen Höhen besetzt und waren dort liegengeblieben. Auch bei „X" war die Landung ohne Störung vor sich gegangen; hier hatte das Linienschiff „Implacable" dicht unter Land geankert und durch heftiges Feuer den türkischen Widerstand niedergehalten. Bei Kap Teke, dem „W"-Platz des Feindes, war eine umfangreiche Verteidigungsstellung vorgesehen. Die Beschießung durch das Linienschiff „Swiftsure" und den Kreuzer „Eurydalus" hatte vor der Landung zwar erhebliche Zerstörungen angerichtet, doch hatten die Schiffsgranaten die unter Wasser befindlichen Drahthindernisse nicht vernichten können. Bei der Landung verfingen sich die Mannschaften darin und erlitten dadurch erhebliche Verluste. Über die Körper der Gefallenen hinweg gelang es dem Angreifer trotzdem, an Land zu kommen, und nach Einsatz von Verstärkungen mußten die Verteidiger allmählich zurückweichen (Skizze 5).

In der Morto-Bucht, innerhalb der Meerenge, wurde zur Unterstützung und Deckung des rechten englischen Flügels eine Truppe gelandet, deren Ausschiffung der Kommandant des Linienschiffes „Cornwallis" leitete. Schweres Feuer der Schiffsgeschütze lag auf den türkischen Stellungen, als die Landungstruppen an Land geschleppt wurden. Da keine Dampf-

Skizze 4.

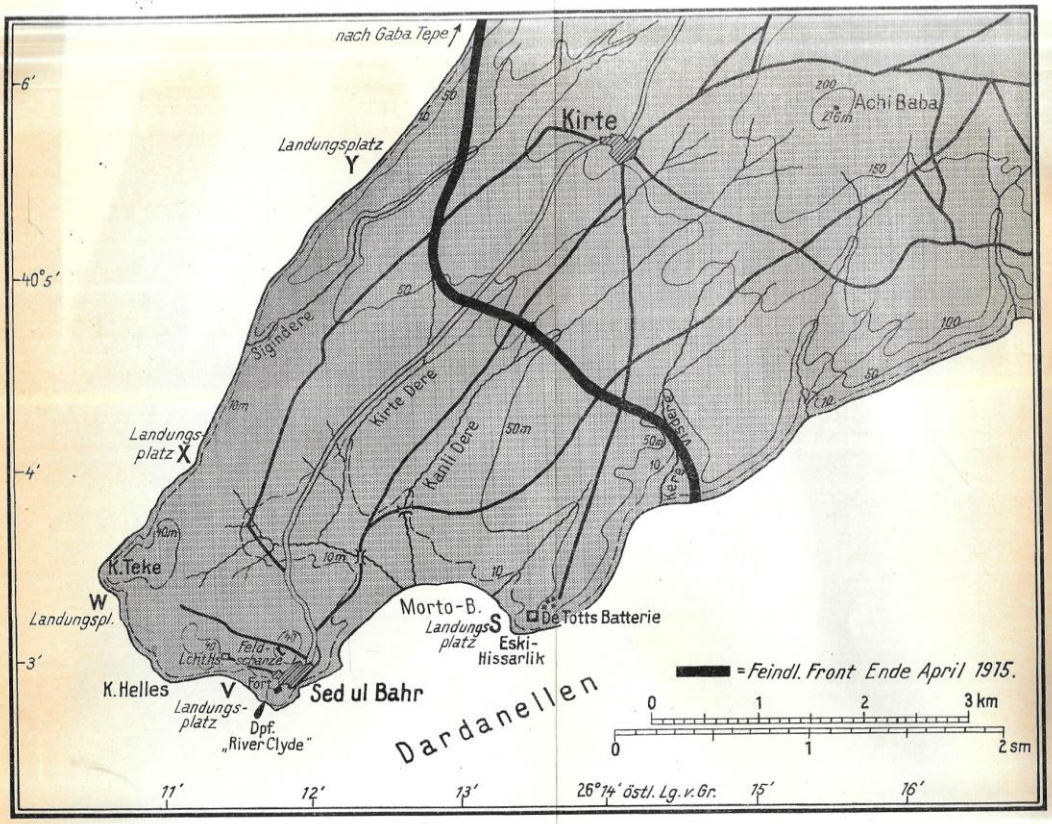


Englische Landungsplätze auf Gallipoli (Suvla-Bucht).

beiboote mehr zur Verfügung standen, mußten die Landungsboote von Fischdampfern geschleppt werden. Deren Maschinen waren aber so schwach, daß die Landung erst erheblich später als beabsichtigt vor sich ging. Trotzdem glückte sie, obwohl es schon hell geworden war, und ohne größere Verluste konnten die beabsichtigten Stellungen in Besitz genommen werden. Der Kommandant der „Cornwallis" unterstützte diese Landung durch das Landungskorps seines Schiffes, mit dem er selbst an Land ging, um sich zu überzeugen, ob die seemännischen Vorbereitungen ausreichend waren. Diese Eigenmächtigkeit hatte nachteilige Folgen. Als „Cornwallis" von der in die Morto-Bucht einlaufenden „Queen Elizabeth" Befehl erhielt, nach dem Platz „B" zu gehen, um dort die schwer kämpfenden Truppen durch Eingreifen der Artillerie zu entlasten, konnte das Linienschiff diesen Befehl nicht sofort ausführen, da Kommandant und I. Offizier mit dem Landungskorps an Land waren.

Während die Landungen an den verschiedenen Plätzen, wenn auch zum Teil unter erheblichen Verlusten geglückt waren, war es an der Südspitze bei Sed ul Bahr, dem Punkt „B" der Engländer, zu einem schweren Fehlschlag gekommen. Die von „Albion" unter Feuer genommene Landungsstelle war keineswegs zur Ausschiffung der Truppen reif. Das alte Fort, das Dorf und der Strand waren durch Maschinengewehrnester und Schützengräben in starken Verteidigungszustand versetzt worden. Als in der Morgenfrühe des 25. April die für die Landung vorgesehene Truppe in den Schiffsbooten und Prähmen in die Nähe des Strandes kam, wurde sie von einem überaus heftigen Feuer empfangen. Die Landung mißglückte völlig; keinem der Boote gelang es, die Küste zu erreichen. Mit beträchtlichen Verlusten mußten sie sich zurückziehen, in einigen Booten war die ganze Besatzung gefallen. Neben dieser Landung mit Booten war für Punkt „B" vorgesehen, einen Dampfer, „River Clyde", mit Truppen besetzt, auf den Strand laufen zu lassen und über mitgeführte Leichter und schwimmende Brücken die Ausschiffung vorzunehmen. In die Bordwand waren zum schnellen Verlassen des Fahrzeugs große Pforten eingeschnitten. Bei dem unerwarteten Widerstand, den die türkische Verteidigung leistete, ließ sich die Ausschiffung nicht wie geplant ausführen. „River Clyde" lag unter heftigem Feuer, auch türkische Batterien des asiatischen Ufers griffen ein, und alle Versuche der Schiffsleitung, die Verbindung mit dem Lande herzustellen, schlugen trotz größter Unerschrockenheit der Engländer fehl. Die Verluste mehrten sich, und es blieb nichts anderes übrig, als das aufgelaufene Fahrzeug mit seinen Truppen an Bord vorläufig sich selbst zu überlassen. Die wenigen Mann, die den Strand lebend erreicht hatten, mußten sich unter Klippen und Felsen bergen und konnten es nicht

Englische Landungsplätze auf Gallipoli (Sed ul Bahr). Skizze 5.



wagen, die schützende Deckung zu verlassen. Die es versuchten, fielen oder wurden schwer verwundet. Die von „W" vorgehenden Truppen faßten die türkischen Verteidiger zwar in der Flanke; es gelang ihnen aber nicht, die vorzüglich ausgebaute Stellung zu nehmen. Nun wurde die Schiffsartillerie eingesetzt. „Albion" und „Queen Elizabeth" belegten die Stellungen mit 30,5 cm- und 38 cm-Granaten; später griff auch „Cornwallis" ein. Aber die Widerstandskraft der Verteidiger war noch nicht gebrochen. In der Nacht vom 25. zum 26. April glückte es zwar, die Truppen von „River Clyde" in kleinen Gruppen zu landen, aber ein Vorwärtskommen blieb ihnen immer noch versagt. Da der englische Oberbefehlshaber einsah, daß er diesen unerwarteten Widerstand ohne Verstärkungen nicht brechen konnte, ordnete er an, daß die inzwischen vom asiatischen Ufer zurückgezogene französische Abteilung bei Sed ul Bahr eingesetzt werden sollte. Bevor die Franzosen aber gelandet waren, hatten die Türken unter dem vernichtenden, mit allen Kalibern durchgeführten Feuer der englischen Linienschiffe, von denen auch „Lord Nelson" von der Morto-Bucht aus flankierend eingriff, ihre Stellungen am Nachmittag des 26. April geräumt.

Unter schweren Verlusten und mit erheblicher Verzögerung war die Landung auf der Gallipoli-Halbinsel an vier Punkten durchgeführt, bei Gaba Tepe, Kap Teke, Sed ul Bahr und in der Morto-Bucht. Die an den Punkten „X" und „Y" ausgeschifften Streitkräfte hatten wieder zurückgezogen werden müssen.

Um die Absicht des Angreifers zu verschleiern und die Verteidiger an möglichst vielen Stellen zu beschäftigen, hatten die Franzosen eine Landung auf dem asiatischen Ufer vorgenommen. Am Morgen des 25. April nahmen die französischen Schiffe „Jauréguiberry", das Flaggschiff des Admirals Guépratte, „Jeanne d'Arc" und „Henri IV" die äußerste Spitze des asiatischen Ufers bei Kum Kale unter Feuer. Unterstützt wurden die Franzosen von dem russischen Kreuzer „Askold". Die landenden Boote wurden von lebhaftem Maschinengewehrfeuer empfangen, so daß einige Ausfälle eintraten, doch konnte unter dem lebhaften Feuer der Kriegsschiffe die Ausschiffung ohne allzu große Verluste vor sich gehen. An Land entwickelten sich lebhafte Kämpfe, doch hatten die Franzosen Kum Kale mit den umliegenden Ortschaften bald in ihrer Hand. Heftige türkische Gegenangriffe wurden abgewiesen. Um sich länger an Land halten zu können, hätte das Dorf Jenischehir genommen werden müssen. Hierzu wäre aber die Landung von Verstärkungen nötig geworden. Nach einer Besprechung des französischen Generals d'Amade, des Führers des französischen Expeditionskorps, mit Sir Ian Hamilton wurde aber beschlossen, die Truppen wieder einzuschiffen und bei Sed ul Bahr einzusetzen. Im

Laufe des 26. April wurde die Truppe zurückgezogen. Der Zweck, türkische Streitkräfte für die kritische Zeit der Landung zu binden, war erreicht. 500 türkische Gefangene waren der sichtbare Erfolg. Der eine Tag hatte aber dem Angreifer 51 Offiziere und 567 Mann gekostet.

Die türkische Verteidigung hatte überall sofort sehr lebhaft eingesetzt; sobald bei dem Oberkommando der 5. Armee Klarheit gewonnen war, um welche Punkte sich die Hauptkämpfe abspielten, konnten die Reserven entsprechend in Marsch gesetzt werden. Bei der Nordgruppe (Ari Burnu) war die Schlüsselstellung der Verteidigung der Kodscha Dschemendag. Hatte der Feind diesen die Landenge beherrschenden Berg in Besitz, dann konnte er das Feuer der Schiffe ohne Zuhilfenahme von Luftbeobachtungen gegen die von oben einzusehenden Küstenwerke lenken und damit die Seeverteidigung der Dardanellen zu Fall bringen. Der Zweck der feindlichen Landung wäre damit erreicht worden. Aber auch bei der Südstellung (Sed ul Bahr) gab es eine die Halbinsel beherrschende Höhe. Es war dies der Achi Baba bei dem Dorf Kirte. Die Besetzung dieser beiden Punkte war für die Einnahme der Gallipoli-Halbinsel von ausschlaggebender Bedeutung. Dementsprechend mußte General v. Liman seine Verteidigungsmaßnahmen ganz darauf einstellen, dem Feind mit allen Mitteln die Gewinnung dieser beherrschenden Höhen zu verwehren. Dem ersten Kampftage folgten ungeheuer blutige Angriffs- und Abwehrkämpfe; der Erfolg blieb dem Feinde jedoch versagt.

Es ist nicht Aufgabe des Admiralstabswerks über den Seekrieg, den Verlauf der erbitterten Kämpfe an den Landfronten auf der Gallipoli-Halbinsel zu schildern. Für die Küstenverteidigung kam es darauf an, erstens die Verteidigungsfähigkeit der Seefront, im weitesten Sinne verstanden, einschließlich der See- und Luftstreitkräfte, für eine etwaige Erneuerung des Flottenangriffs auszubauen und auf der Höhe zu halten und zweitens, unter Berücksichtigung aller vorhandenen Möglichkeiten, den Kampf der Armee unmittelbar durch tätiges Eingreifen oder mittelbar durch Abgabe von notwendigem Kriegsmaterial zu unterstützen.

In diesen kritischen Tagen war zur strafferen Zusammenfassung der Verteidigungsmittel der Meerengen Admiral v. Usedom auf seinen Vorschlag hin zum Generalgouverneur der Meerengen ernannt worden. Als solcher hatte er den Oberbefehl über alle Land- und Seestreitkräfte im Bereich der Küstenbefestigungen beider Meerengen mit Ausnahme der Truppen der 5. Armee. Hierdurch war aus der mehr beratenden Stellung des Generalinspekteurs und der beiden Delegierten des Großen Hauptquartiers endlich auch der Form nach ein klares Befehlsverhältnis geschaffen worden. Das Generalgouvernement war in der Tat ein Oberkommando

der Meerengen. Diese Bezeichnung wurde jedoch erst später eingeführt. Das Oberkommando und das der 5. Armee waren auf Nebeneinanderarbeiten angewiesen. Die oberste Entscheidung blieb beim Vizegeneralissimus Enver Pascha.

Als die ersten Meldungen von den Landungen beim Großen Hauptquartier in Konstantinopel eingingen, entschloß sich Admiral v. Usedom in der Erkenntnis einer bevorstehenden Entscheidung zur persönlichen Übernahme des Oberbefehls in dem Festungsbereich der Dardanellen; er ging noch am 25. April abends mit seinem Stab auf „Heireddin Barbarossa" nach Tschanak in See, wo er am 26. eintraf.

Die Küstenwerke hatten die Ausschiffung des Feindes nicht stören können. Die Landungsstellen konnten von ihnen nicht unter Feuer genommen werden. Dies konnte nur von den beweglichen Batterien des Oberstleutnants Wehrle geschehen. Über seine Beobachtungen bei der Landung und über die Beteiligung des Regiments an ihrer Abwehr gibt sein Tagebuchauszug ein anschauliches Bild:

„Am 25. April, 4 Uhr 45 Minuten früh, geweckt und in Hast zum Gefechtsstand. Kum Kale und Sed ul Bahr in undurchdringlichem Rauch und Staub. Ununterbrochener Kanonendonner. Allmählich erkannt: 14 Kampfschiffe, 39 Transportschiffe, 9 Zerstörer und unzählige Motorboote, Schlepper, Barkassen, Leichter. »Charlemagne[1])«, »Henri IV«, »Ernest Rénan«, »Queen Elizabeth«, 2 »Agamemnon«, 2 »Majestic«, 1 »Triumph«, »Cornwallis«, »Vengeance«, »Liverpool[1])«, »Askold«, alles nur schwach im Morgendunst zu sehen.

„5 Uhr 15 Minuten allgemeine Vorwärtsbewegung. Unsererseits (d. h. aus dem mir unterstellten Abschnitt Intepe—Erenköi) Feuer: jede der 2—12 cm-Kanonen-Batterien: Ziel 1 Transportschiff, die schwere Feldhaubitzbatterie Intepe: Ziel 1 Linienschiff. Alle anderen Batterien reichten nicht an den Feind. Bald wird ein großer gelber Transporter getroffen (später als »River Clyde« bekanntgeworden); er läuft mit aller Kraft auf der Spitze von Sed ul Bahr auf und wird dort weiter beschossen. Die sehr starke Truppenbesatzung ergießt sich an Land und wird von Infanterie und Maschinengewehren heftig beschossen. Der Kampf wogt lange hin und her, ohne daß ich den Erfolg hätte beurteilen können.

„Jetzt fahren »Agamemnon«, »Vengeance« und 6 Zerstörer unter mächtigem Feuer gegen das europäische Ufer an; sie gehen unter unserem Feuer zurück, wiederholen aber sechsmal in rasender Fahrt das Unternehmen, gelangen jedesmal bis in die Linie Kirte—Erenköi. »Vengeance« gibt mehr als 1200 Schuß ab, die Zerstörer feuern wie rasend.

[1]) Es liegt hier eine Verwechslung mit anderen Schiffen vor.

„6 Uhr 30 Minuten lösen sich von allen Transportschiffen Schleppzüge, es beginnt eine lebhafte Ausschiffung gegen Sed ul Bahr und Eski Hissarlik. Was von meinen Batterien die Landungsstellen erreichen kann, wird dorthin gelegt. Erfolg: Landung bei Eski Hissarlik (12 Boote) mißlungen, mehrere Boote versenkt, Rest geht zurück. Die feindlichen Landungsstellen werden verlegt und vermehrt. Die hauptsächlichsten, Kap Helles, Sigindere, Gaba Tepe für meine Batterien unerreichbar. Die feindliche Flotte hält alle Punkte beider Ufer, die irgend von Bedeutung für uns sind, den ganzen Tag über unter schwerem Feuer. Die braven Intepe-Batterien erhalten mehr als 5000 Schuß. Wirkung: 1 Leutnant, 3 Mann verwundet. Beim fünften Zerstörervorstoß rennt ein Zerstörer auf eine Mine und sinkt unter unserem Hurra in 1½ Minuten.

„Bei Kum Kale entspinnt sich zwischen den gelandeten Franzosen und der 3. türkischen Division unter Oberst Nicolai ein heftiger Kampf. Die letzte Haubitzbatterie (Ali Tewfik) mit 200 Schuß schicke ich zur Unterstützung. 5 Uhr nachmittags ist sie schußbereit und feuert in die dicken Truppenmassen, die im Fort Kum Kale zum Vorbrechen bereitstehen.

„Es gelingt der 3. Division den Feind auf das Fort und Dorf zu beschränken, aber sie leidet schwer unter den Schiffsgranaten, die unaufhörlich das Skamandertal, das deckungslos vor den Geschützmündungen liegt, abfegen. Die Skamanderbrücke ist zertrümmert, unsere Truppen halten Jenischehir und den Kirchhof und warten die Dunkelheit ab, um den Feind ins Meer zurückzuwerfen.

„Der 9. türkischen Division, die schwer und vergebens um Sed ul Bahr kämpfte, eilt eine Haubitzbatterie des 1. Bataillons zu Hilfe. Schon um 11 Uhr 30 Minuten vormittags hatten die beiden 12 cm-Kanonen-Batterien ihre Munition fast verschossen, von 11 Uhr 50 Minuten ab feuerten sie nur noch in großen Pausen. Ich sende noch 70 Schuß, bewahre für das Schlimmste noch je 60 Schuß auf und muß traurig zusehen, wie der Gegner von neuem bei Sed ul Bahr ausschifft und gegen die Morto-Bucht vordringt, ohne ihn hindern zu können ...“

Die Fortschritte des Feindes bei Sed ul Bahr und beim Sigindere zwangen am 26. April dazu, die 12 cm-Haubitzbatterien bei Eski Hissarlik zurückzuziehen. Auch das Minensuchen des Feindes unterhalb der europäischen Küste konnte nicht gehindert werden, da eine als Abwehr aufgestellte Feldbatterie ebenfalls zurückgehen mußte.

Jede Bewegung von Transportdampfern und die Ausschiffung von türkischen Truppen innerhalb der Meerenge wurde auf feindlicher Seite von einem Fesselballon, der weit außerhalb der Reichweite jeden Artilleriefeuers von einem Ballonschiff im Golf von Saros aufgelassen wurde,

gemeldet. Sofort wurden Dampfer und Ausschiffungsplätze von der feindlichen Schiffsartillerie unter Feuer genommen. Dabei ging am 29. April der Ort Maidos in Flammen auf und Kilid Bahr wurde schwer beschossen. Auch Tschanak, auf der asiatischen Seite gelegen, wo der Feind wohl das Hauptquartier der Festung vermutete, lag unter schwerem indirektem Feuer und bildete bald nur einen Trümmerhaufen. Es war ein glücklicher Zufall, daß die Gebäude, in denen sich die Festungskommandantur befand, unbeschädigt blieben. In dem Garten des von Vizeadmiral Merten bewohnten Gebäudes wurde nur eine alte Platane von einer 38 cm-Granate getroffen. Das in ihrer Nähe befindliche Stabspersonal blieb unverletzt, wenn es auch durch den Luftdruck zu Boden geworfen wurde. Das jeweilig in den Dardanellen befindliche türkische Linienschiff erwiderte das Feuer und konnte es in vielen Fällen erreichen, daß der Feind die indirekte Beschießung einstellte[1]).

Die beiden Linienschiffe „Heireddin Barbarossa" und „Torgut Reis", unter der Führung deutscher Kommandanten (Korvettenkapitän v. Arnim bis April 1915, dann Korvettenkapitän Lorey; Kapitänleutnant Rosentreter bis April 1915, dann Kapitänleutnant v. Tippelskirch), haben einen ganz bedeutenden Einfluß auf die Widerstandsfähigkeit der türkischen Truppen gehabt. Ihr zielbewußter Einsatz zur moralischen und effektiven Verstärkung der türkischen Abwehr führte dazu, den schon ins Wanken geratenen türkischen Verteidigern auf den Höhen der beinahe schon vom Feinde eroberten Berge eine erhöhte Widerstandsfähigkeit zu geben. Hatten bisher dem einfachen anatolischen Soldaten die feuerspeienden Linienschiffe auf der englischen Seite Furcht eingejagt, so wuchs ihr Vertrauen nach den Berichten von Augenzeugen, als hinter ihren Reihen auch türkische schwere Kaliber eingesetzt wurden. Es hat wohl wenig Gelegenheiten gegeben, wo die moralische Widerstandskraft durch außergewöhnliche Mittel so entscheidend beeinflußt worden ist. Dies rechtfertigt auch den von Admiral Souchon nach schweren Überlegungen getroffenen Entschluß, beide Linienschiffe der offensichtlichen U-Bootsgefahr in den engen Gewässern der Dardanellen auszusetzen. Der am 8. August 1915 durch einen U-Boots-Torpedo herbeigeführte Untergang des „Heireddin Barbarossa" gehört mit zu den dramatischen Ereignissen, an denen die Kriegführung im nahen Orient so reich war[2]). Artillerietechnisch war das erfolgreiche indirekte Schießen unter den schon geschilderten erschwerenden Umständen ebenfalls eine Leistung, die besondere Hervorhebung verdient.

---

[1]) Über das indirekte Schießen der Linienschiffe siehe Bd. 1 S. 118 ff.

[2]) Über das Ereignis siehe Band I, S. 183 ff.

Da die türkische 5. Armee auf das empfindlichste Mangel an Artillerie litt, gab Admiral v. Usedom so viel Geschütze, wie er irgend entbehren zu können glaubte, an die Landverteidigung ab. Es waren dies bis Anfang Mai:

2 Halbbatterien zu 3 = 6—21 cm-Mörser,
2 Batterien zu 4 = 8—15 cm schwere Feldhaubitzen,
(davon blieb eine Batterie an der Küste zur Verwendung auch gegen See)
1 Halbbatterie = 2—12 cm-Schnelladekanonen,
2 Batterien zu 4 und 5 = 9—12 cm-Feldhaubitzen,
3 Batterien zu 4 = 12—12 cm-Belagerungskanonen,
2 Batterien zu 6 = 12—8,7 cm-Feldgeschütze.

Die vorgeschobenen Küstenbatterien des asiatischen Ufers nahmen nach und nach feindliche Landziele auf Sed ul Bahr wirksam unter Feuer; aber auch gegen die feindlichen Schiffe wendeten sie sich. Es waren zunächst nur 1 Batterie zu 3—15 cm-Schnelladehaubitzen und 2½ Batterien zu 4 = 10—12 cm lange Belagerungskanonen. Obwohl es sich nur um Geschütze mittleren Kalibers handelte, schien ihr Feuer den Feind empfindlich zu stören, denn er überschüttete seinerseits diese Batterien fast täglich mit einem Geschoßhagel. Der Erfolg entsprach aber nicht dem Aufwand; bis zur Mitte des Monats Mai waren auf asiatischer Seite nur 1—15 cm-Schnelladehaubitze und 1—12 cm langes Belagerungsgeschütz ausgefallen, während die Personalverluste ganz unbedeutend waren.

Was der Feind mit seiner Landung bezweckte, war dem Generalgouverneur völlig klar. In einem Bericht vom 23. Mai 1915 äußerte er sich folgendermaßen:

„Das Ziel der Unternehmung wird in erster Linie die Niederkämpfung der Küstenbatterien von der Landseite gewesen sein. Hierbei hat sich der Gegner offenbar verrechnet und die türkische Widerstandskraft unterschätzt. Infolgedessen tritt ein zweites Ziel immer mehr in den Vordergrund. Die Behauptung einer oder mehrere Stützpunkte, von denen aus die Meerenge beherrscht werden kann, die Schaffung eines Dardanellen-Gibraltar. Besonders geeignet ist hierfür die Sed ul Bahr-Spitze, weil sie von drei Seiten so durch Schiffsartillerie eingedeckt werden kann, daß Landtruppen allein nicht imstande sind, den Gegner hier hinauszuwerfen. Zudem kann hier aufgestellte schwere Artillerie den Eingang der Meerenge beherrschen und darüber hinaus die weiter innen liegenden Küstenbatterien empfindlich schädigen. Die Bedrohung der Küstenwerke ist, wenn auch der Angriff der feindlichen Landungstruppen zur Zeit keine Fortschritte macht, keineswegs abgewehrt. Die feindliche Stellung bei Ari Burnu ist nur 8 km von

Maidos entfernt und auch bei Sed ul Bahr würde ein Zurückgehen der türkischen Truppen alsbald die europäischen Küstenbatterien gefährden. Noch vor wenigen Tagen (9. Mai) rechnete der deutsche Kommandeur des Südabschnittes mit der Möglichkeit eines Zurückgehens bis zum Suandere, wodurch die ganzen vorgeschobenen Steilfeuerstellungen der Küste (21 cm-Mörser und 15 cm schwere Feldhaubitzen) aufgegeben würden. Hiergegen habe ich unter Hinweis auf die Folgen — Preisgabe der Küstenbatterien auf nur einer Seite öffnet den Weg nach Konstantinopel — entschieden Stellung genommen und fand dann auch volles Verständnis."

Zu der Zeit, als Admiral v. Usedom vorstehenden Bericht aufzeichnete, war die Lage an den Landfronten folgende[1]).

Am 28. April, also vier Tage nach der Landung, waren die Engländer bis 5 km von Sed ul Bahr vorwärtsgekommen. Das Ziel ihrer fortgesetzten Angriffe war die Erstürmung der beherrschenden Höhe des Achi Baba (Skizze 5). Von diesem Punkt blieben die Angreifer aber noch immer rund 4 km entfernt, und sie sind ihm auch im Verlauf der späteren Monate nur unwesentlich nähergekommen. Trotz der mit großer Rücksichtslosigkeit durchgeführten Angriffe, die durch das Feuer der damals noch ungestört sich am Kampf beteiligenden englischen Flotte auf das kräftigste unterstützt wurden, blieb ihnen der Erfolg versagt. Schwersten Verlusten stand ein Bodengewinn von wenigen hundert Meter gegenüber. Aber auch die türkische Verteidigung vermochte trotz heldenmütigen Einsatzes und unerschütterten Kampfwillens nicht, den Feind zum Weichen zu bringen. Dazu fehlte es ihr zu sehr an Kriegsmaterial aller Art, vor allem war die Munition für Geschütze und Maschinengewehre derartig knapp, daß selbst bei Angriffen damit gespart werden mußte.

Nicht anders war die Lage bei Freund und Feind in der Nordstellung der Ari Burnu-Front. Trotz energischer Angriffe war es den auch hier von den Schiffen stark unterstützten Engländern nicht gelungen, die beherrschenden Höhen zu nehmen. Angriffe und Gegenangriffe folgten in diesen ersten Wochen des Kampfes aufeinander, ohne daß greifbare Erfolge erzielt wurden. Diese unablässigen Kämpfe verursachten auf beiden Seiten blutigste Verluste, und auf beiden Seiten herangeführte Verstärkungen schmolzen hüben und drüben zusammen.

Erschöpft erstarrten allmählich die Fronten. Die heftigen Angriffe wurden eingestellt und die Gegner lagen sich im Stellungskrieg gegenüber.

In der Voraussicht, daß die Besetzung der Sed ul Bahr-Spitze von

---

[1]) Nach Mühlmann, Der Kampf um die Dardanellen 1915, zitiert: Mühlmann.

längerer Dauer sein würde, selbst wenn es gelingen sollte, den Feind zur Aufgabe seiner Stellung bei Ari Burnu zu zwingen, wurde Vorsorge getroffen, eine längere „Belagerung" von Sed ul Bahr durch verstärkte Mittel der Festung zu unterstützen. Admiral v. Usedom erkannte sehr bald die Möglichkeit, den Gegner aus Sed ul Bahr herauszuschießen, sofern es der Festung gelang, auf dem asiatischen Ufer Geschütze von genügender Reichweite und mit ausreichender Munition vorzuschieben. Dieser Gedanke wurde sofort in die Tat umgesetzt, soweit es die vorhandenen Mittel gestatteten. Auf asiatischem Ufer wurden geeignete Batterien weit vorgezogen und möglichst verdeckt aufgestellt, so daß sie einen Teil des vom Feinde besetzten Gebietes, besonders die für Aufstellung seiner schweren Artillerie geeigneten Höhen und einen Teil des Vormarschgeländes für den Nachschub, die Ruhestellungen und Ausschiffungsplätze von Sed ul Bahr bestrichen. Es waren dies 4—15 cm SK L/40, deren Rohre vorhanden waren, und deren Lafetten für diesen Zweck umgearbeitet wurden, 1—15 cm SK L/45 von S. M. S. „Goeben", ferner 4—8,8 cm SK L/45 von S. M. S. „Goeben", die mit ihren Wiegen in Lafetten der 15 cm K L/14 fahrbar gemacht worden waren. Von dem Eingreifen dieser Geschütze konnte sich die Festung um so mehr versprechen, als sie wenigstens über eine gewisse Munitionsmenge verfügten, während die Hauptträger des Artilleriekampfes, die 15 cm schweren Feldhaubitzen und 12 cm langen Belagerungsgeschütze sehr knapp an Munition waren. Der Verbrauch war erheblich größer, als von Konstantinopel aus nachgeliefert werden konnte. Die Munitionsfrage war und blieb stets sehr ernst. Daß mit diesen Geschützen mittleren Kalibers eine entscheidende Wirkung nicht erzielt werden konnte, darüber war man sich im Stabe des Generalgouverneurs klar. Leider stand weitreichende schwere Artillerie nicht zur Verfügung.

Der durch die feindliche Landung hervorgerufenen Änderung in der Kampftätigkeit der Festung mußte von dem Generalgouvernement Rechnung getragen werden. Es war deshalb für die Dienststellen der Festung bereits am 4. Mai folgender Operationsbefehl herausgegeben worden:

„Die Aufgabe der Festung ist die Verteidigung der Meerenge. Sobald der Gegner gegen die Meerenge selbst nichts Wesentliches unternimmt, aber die Küstenbatterien durch das Vorgehen seiner Landungstruppen bedroht, müssen alle Mittel der Festung die Operationen der eigenen Truppen (5. Armee) unterstützen. Sollte es diesen nicht möglich sein, ihre jetzigen Stellungen zu halten, so tritt der Schutz der Küstenbatterien in den Vordergrund. Selbst wenn der Gegner mit seinen Landungstruppen weitere Fortschritte machen sollte, bleibt es die Aufgabe der Festung, die Meerenge, den Weg nach Konstantinopel, bis zur letzten Kanone zu ver-

teidigen. Bei den vorhandenen Verteidigungsmitteln wird der Gegner auch bei Aufwendung großer Übermacht längere Zeit brauchen, um allmählich in den Besitz der Küste an der Meerenge zu gelangen. Je länger ihm dieses Vorschreiten verwehrt, je länger die Meerenge verteidigt wird, desto größer sind die Aussichten, daß Hilfskräfte noch rechtzeitig zu uns stoßen oder die Erfolge unserer Verbündeten die Lage ändern.

Es ist die Pflicht der Meerengenverteidigung auszuharren und bis zum äußersten zu kämpfen."

Kapitel 11.

Russische Maßnahmen gegen den Bosporus.

Auf Grund der Beschlüsse, welche Anfang März auf feindlicher Seite betreffs der Operationen gegen Konstantinopel gefaßt waren, war dem Befehlshaber der russischen Schwarze-Meer-Flotte, Admiral Eberhard, anheimgestellt worden, im Schwarzen Meer nach eigenem Ermessen zu handeln, solange die englisch-französische Flotte in den Dardanellen operierte. Sobald aber die Verbündeten in das Marmarameer eingedrungen wären und bei den Prinzen-Inseln vor Konstantinopel erscheinen würden, sollte er die Befestigungen des Bosporus energisch angreifen[1]). Eine Landung von russischen Truppen sollte aber erst dann erfolgen, wenn die türkische Flotte vernichtet wäre. Diesen Abmachungen ist es offenbar zuzuschreiben, daß die russische Flotte am 18. März untätig geblieben ist, obwohl nichts näher gelegen hätte, als durch einen gleichzeitigen Angriff auf beide Meerengen die Kräfte der Meerengenverteidigung zu zersplittern und dadurch zu schwächen. Als auf englischer Seite der Entschluß gefaßt worden war, auf der Gallipoli-Halbinsel Truppen zu landen, wurde die russische Oberste Heeresleitung ersucht, ein Armeekorps bereit zu halten, um es zu gegebener Zeit an der türkischen Küste zu landen; außerdem wurde der Wunsch ausgesprochen, daß sich die russische Schwarze-Meer-Flotte mit ihren Operationen gegen den Bosporus nach den Wünschen des englischen Flottenbefehlshabers richten möchte. Admiral Eberhard erhielt vom russischen Oberbefehlshaber entsprechende Befehle. Ein kaukasisches Armeekorps war Ende April in Sewastopol zur Einschiffung bereitgestellt. Um diese Zeit verdichteten sich jedoch die Gerüchte von einer großen deutschen Offensive in Galizien; damit wurde die Verwendung dieser kaukasischen Truppen auf dem österreichisch-deutschen Kriegsschauplatz notwendig, und für eine Landung an der türkischen Küste war nichts mehr verfügbar. Alles was man auf russischer Seite tun konnte, um die englische Landung auf der Gallipoli-Halbinsel zu unterstützen, war eine Flottenunternehmung gegen den Bosporus. Admiral de Robeck ersuchte um diese Mitwirkung. Am 25. April, dem Tage der englisch-französischen Landung, erschien die russische Flotte vor dem Bosporus. Sie hatte wie bisher ein Flugzeugmutterschiff bei sich, denn kurz nach dem Sichten der

---

[1]) Corbett II S. 203.

Schiffe auf große Entfernungen um 6 Uhr 45 Minuten vormittags zeigte sich ein feindliches Flugzeug bei dem Leuchtturm auf der asiatischen Seite; einige Zeit später wurde das Wachkanonenboot erfolglos von ihm mit einer Bombe beworfen. Während das Gros eine Warteſtellung etwa 4 sm nördlich der beiden zur Beschießung bestimmten Linienschiffe einnahm, gingen diese hinter einem Suchverband von 10 Booten und begleitet von 3 Zerstörern näher an die Einfahrt heran. 9 Uhr 40 Minuten vormittags begannen die Linienschiffe das ganze Festungsgebiet wahllos mit etwa 160 Schuß mittleren und schweren Kalibers zu belegen; 10 Uhr 25 Minuten vormittags wurde das Feuer eingestellt. Da die Schußentfernung zwischen 100 und 140 hm lag, konnten die Festungsgeschütze nicht antworten. 3 Tote, 11 Verwundete auf türkischer Seite waren das Ergebnis; Materialbeschädigungen waren nicht eingetreten.

Am 2. Mai erschien die feindliche Flotte wieder in Stärke von 5 Linienschiffen, 1 Kreuzer, 1 Spezialschiff, 6 Minensuchfahrzeugen und 6 Torpedobooten. Auch diesmal blieb das Gros in Aufnahmestellung, und zwei Linienschiffe, vor denen ein Suchverband fuhr, stießen gegen die Küstenwerke vor. Im ganzen wurden etwa 450 Schuß auf die Einfahrt und die umliegenden Höhen abgegeben, die nur geringfügige Beschädigungen verursachten. Auch diesmal konnte von der Festung der großen Entfernung wegen das Feuer nicht erwidert werden. Am 3. und 4. Mai beschossen die Russen einige Küstenplätze. Auch in dieser Kampfphase vermied es der Feind, mit den aus- oder einlaufenden türkischen Kreuzern in Gefechtsberührung zu kommen. Erst am 10. Mai kam es, als die feindliche Flotte in voller Stärke wieder vor dem Bosporus erschien, zu einem Gefecht zwischen ihr und der aus See zurückkehrenden „Goeben“[1]). Wegen zu großer Entfernung konnten die Festungsgeschütze dabei nicht eingreifen.

Bei verschiedenen Gelegenheiten war von den Wachfahrzeugen, Wachstationen und den Batterien die Anwesenheit von U-Booten vor dem Bosporus festgestellt worden. Außerdem war stets mit neuer Minenverseuchung zu rechnen. Infolgedessen mußte die Tätigkeit der Festung zur Sicherung der Ein- und Ausfahrt der Kriegsschiffe und der von und nach Sunguldak fahrenden Kohlendampfer eine sehr rege sein. Bei dem mangelhaften und ungleichen Schiffsmaterial und der herrschenden Kohlenknappheit war die Durchführung der Minensuch- und -räumaufgaben nicht leicht. Da es zur Wachtätigkeit in vorgeschobener Stellung an leichten und einigermaßen schnellen Fahrzeugen mangelte, half die Torpedobootsflottille der Flotte aus, soweit es ihre sonstige umfangreiche Tätigkeit in den Dardanellen,

[1]) Über das Gefecht siehe Bd. I S. 131.

im Marmara- und Schwarzen Meer gestattete, während die langsamen Kanonenboote, die der Festung unmittelbar unterstanden, nur die Einfahrt selbst sichern konnten.

Am 11. Juli meldete die Festungskommandantur Bosporus: „Russisches Unterseeboot steht vor Bosporus und hat Treibminen gelegt, die sichtbar sind und in die Bosporusmündung treiben. Sie werden von uns abgeschossen."

Ergänzend konnte noch an demselben Tage gemeldet werden, daß es sich nicht um Treibminen, sondern um eine reguläre Sperre von mindestens 25 Minen handele, die zum Teil über Wasser sichtbar waren. „Richtung der Sperre zwischen beiden Leuchttürmen. Sperre ist von U-Boot gelegt worden. Letzteres wird 10 Uhr 30 Minuten vormittags bei Riwa gemeldet, soll Segel gesetzt haben."

In der Tat hatte das russische Unterseeboot „Krab" in der Einfahrt eine Sperre ausgelegt, deren Lage auf den später nach der Besetzung von Sewastopol gefundenen Plänen eingezeichnet war. Der russische Korvettenkapitän Monasterev[1]) schildert diese erste Unternehmung des an sich völlig verbauten Unterseebootsminenlegers. Der russische Flottenchef wollte die türkische Flotte daran hindern, in das Schwarze Meer auszulaufen, damit das neue Großkampfschiff „Imperatriza Maria", dessen Armierung noch nicht an Bord war, ungestört seine Probefahrten erledigen konnte. Nach Monasterev legte „Krab" 66 Minen[2]) unter größter körperlicher Beanspruchung der Besatzung. Als es soweit war, daß die Minen gelegt werden sollten, war die Luft im Boot so schlecht geworden, daß die Leute nur noch mit äußerster Willensanspannung arbeiten konnten. Dadurch und durch die verfehlte Konstruktion des Bootes ist es wohl zu erklären, daß ein großer Teil der Minen Oberflächenständer waren. Außerdem wurde, weil der Turm des Boots von dem Beobachtungsposten auf dem Rumeli-Leuchtturm nach dem Auslegen der Sperre gesichtet worden war, die Absicht, die Bosporuseinfahrt unbemerkt zu sperren, nicht erreicht.

Die Minensuchdivision begann sofort mit den Räumarbeiten, und am 16. Juli konnte der Festungskommandant, Kapitän zur See Reclam, melden, daß die Sperre beseitigt sei. Die Konstruktion eines geborgenen Minenankers bestätigte, daß die Sperre von einem U-Boot gelegt war. Auch der Name des Unterseebootes konnte festgestellt werden, da eine Rettungsboje mit der Aufschrift „Krab" aufgefischt wurde.

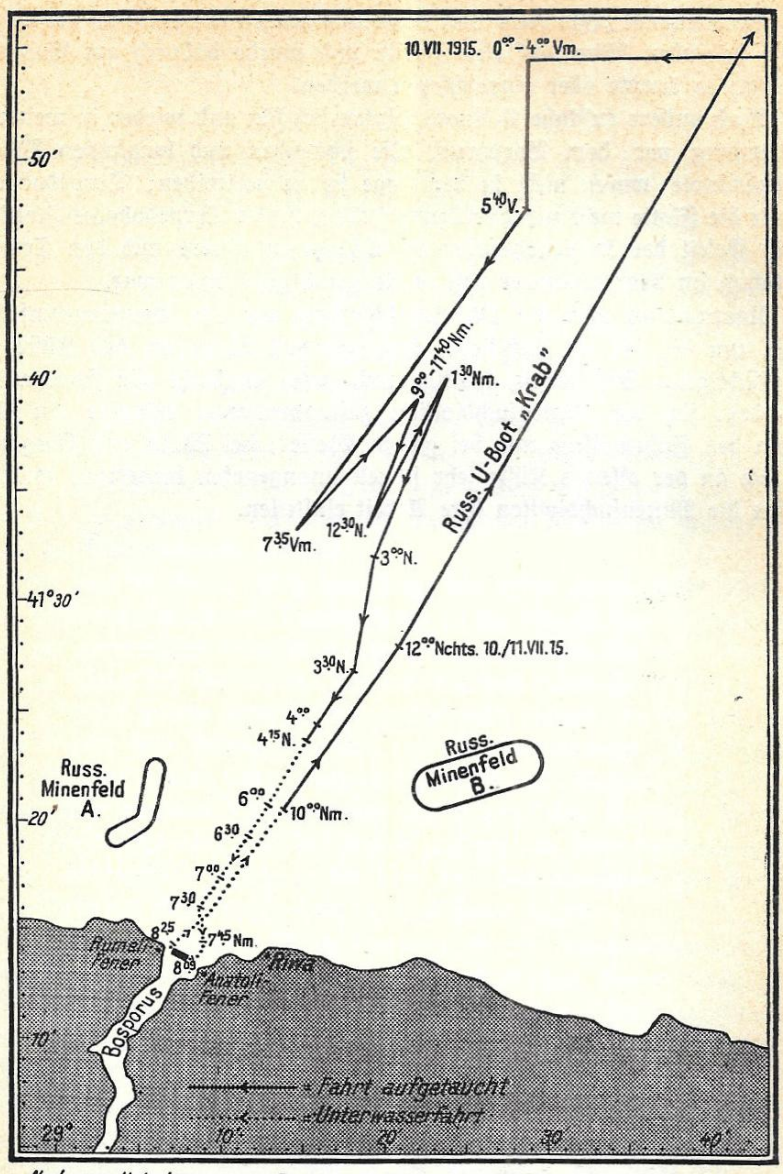
Trotz ihrer schnellen Entdeckung blieb die Sperre nicht ohne Wirkung:

---

[1]) Monasterev, Vom Untergang der Zarenflotte, E. S. Mittler & Sohn 1930.

[2]) Andere russische Angaben sprechen von 60 Minen.

Skizze 6.



Kurs des russischen Unterseebootes „Krab" vom 10.—11. Juli 1915.

das Kanonenboot „Issa Reis" lief beim Ausweichen vor einer an der Oberfläche stehenden Mine auf eine zweite und wurde dadurch am Bug beschädigt; es konnte aber eingeschleppt werden.

Auch andere russische U-Boote zeigten sich hin und wieder in weiterer Entfernung vor dem Bosporus. Die schwachen und langsamen Wachkanonenboote waren nicht in der Lage sie zu vertreiben; Torpedoboote konnte die Flotte nicht zur Verfügung stellen, da die Torpedoboots-Flottille durch Geleit der Kohlendampfer im Schwarzen Meere und den Transportschutz im Marmarameer voll in Anspruch genommen war.

Unermüdlich war die Minensuchdivision vor der Bosporuseinfahrt tätig, um die für die Schiffahrt freigegebenen Wege an der Küste zu beaufsichtigen. Das wenig kräftige und ganz ungleiche Schiffsmaterial, aus dem sich die Minensuchdivision zusammensetzte, erlaubte ein Absuchen des Fahrwassers nur bei gutem Wetter; bei Wind und Seegang, der sich an der offenen Küste sehr schnell unangenehm bemerkbar machte, mußte die Minensuchdivision ihre Arbeit einstellen.

Kapitel 12.

Der Kampf gegen das Nachschubwesen und der Verlauf des feindlichen U-Bootskrieges.

Die englisch-französische Flotte vor den Dardanellen hatte nach der Landung auf Gallipoli jede Tätigkeit gegen die Seefront der Festung eingestellt. Sie unterstützte in steigendem Maße die Angriffe der Armee durch fortgesetzte Beschießung der türkischen Stellungen, der Anmarschstraßen und des Hinterlandes mit allen Kalibern und hoffte durch das hartnäckige schwere Artilleriefeuer, dem von seiten der Verteidigung so gut wie nichts entgegengestellt werden konnte, die Widerstandsfähigkeit allmählich zu zermürben. Aber noch auf eine andere Weise hoffte der Feind zum Ziel zu gelangen. Das war der Kampf im Rücken der Kampffront gegen die Nachschubwege zur See.

Mit dem 25. April 1915, dem Tage des ersten einwandfrei beobachteten Auftretens feindlicher Unterseeboote in der Straße von Gallipoli, beginnt der planmäßige Unterseebootskrieg, den die Engländer und Franzosen bis zum Abzug der Streitkräfte von der Gallipoli-Halbinsel geführt haben. Bereits früher hatten Unterseeboote gelegentlich versucht, in die Meerenge einzudringen; dem Erfolg, den das englische Unterseeboot „B 11" gegen die „Messudieh" gehabt hatte, waren die Verluste von „Sapphir" und „E 15" gefolgt. Von weiteren Versuchen war vorerst abgesehen worden. Seit der letzten Aprilwoche aber ließ der Feind zugleich mit dem Landangriff die ständige planmäßige Besetzung der über das Marmarameer zur Kampffront führenden Anmarschstraßen durch U-Boote folgen.

Es wurde damit eine Waffe eingesetzt, die der immer mühsamer dem feindlichen Ansturm Widerstand leistenden türkischen Armee leicht zum Verhängnis hätte werden können. Ihr Stoß traf das Nachschubwesen, die schwächste Stelle in der Rüstung des Verteidigers. Denn die Ungleichheit aller Kampfmittel der beiden Gegner, welche auf den sonnendurchglühten und verbrannten Schlachtfeldern der Halbinsel um den Sieg fochten, wurde durch die Schwierigkeit des Ersatzes und des Nachschubes auf türkischer Seite bedrohlich verschärft. Bei einem Vergleich der Lage für beide Gegner ergibt sich, daß die Nachschubfrage beim Feinde denkbar einfach war. Auf dem von ihm befahrenen weiten Meer trug ein zahlloser Schiffspark den gesamten Heeresbedarf mühelos und fast gefahrlos bis an die fechtende Truppe. Erst später wurden diese oft ganz ungesicherten Nach-

schubschiffe durch deutsche Unterseeboote gestört, ohne daß jedoch dadurch ernste Stockungen im Nachschub eingetreten sind[1]). Die geringe Zahl und mangelhafte Offensivkraft der ohne leistungsfähige Stützpunkte kämpfenden deutschen kleinen Unterseeboote konnte nur vorübergehende Schädigungen des feindlichen Nachschubwesens herbeiführen.

Viel ungünstiger sah es auf türkischer Seite aus. Für den Nachschub kam auch hier nur der Seeweg in Frage. Denn in der Annahme, daß dieser stets offen sein würde, solange die Dardanellen nicht bezwungen wären, hatte die türkische Regierung auf den Bau einer leistungsfähigen Eisenbahn verzichtet, und auch die Straßen nach der Gallipoli-Halbinsel waren nicht als Heeresstraßen ausgebaut worden. Es kam nur die Etappenstrecke über Usunköprü (130 km Eisenbahn)—Keschan—Gallipoli (140 km Landstraße) in Frage. Aber auf dieser einzigen Verbindung konnte bei der geringen Anzahl und schlechten Beschaffenheit der Transportmittel der Nachschub für das im heftigsten Kampf befindliche türkische Heer nicht bewältigt werden. Erschwerend kam noch hinzu, daß die in der Nähe des Golfs von Saros vorüberführende Straße dem feindlichen Feuer ausgesetzt war, so daß sie auf diesem Teil nur bei Dunkelheit zu benutzen war. Dieser Landweg war ein unzulänglicher Notbehelf, der nur für den Nachschub von Truppen benutzt wurde, als die Beförderung auf dem Seeweg verlustreich zu werden drohte.

Als gegen Ende der Kämpfe nach Niederwerfung Serbiens der Balkanweg frei geworden war, wurde diese Verbindung zur Beförderung des von Deutschland und Österreich anrollenden Geschützmaterials benutzt.

Dem Feinde war die Schwäche seines Gegners natürlich nicht unbekannt. Nachdem es ihm nicht geglückt war, die Verteidigung im ersten Anlauf zu überrennen, blieb ihm die wohlbegründete Hoffnung, daß sich unter dem Druck dauernder Unterseebootsangriffe bald Knappheit an Munition, Waffen und Lebensmitteln einstellen würde. Dieser Mangel konnte sich bald so steigern lassen, daß dem gut ausgerüsteten und gut ernährten Angriffsheere die Frucht des Sieges entgegenreifte. Die Hoffnung, welche der Feind in die Wirkung der Unterseebootswaffe setzte, war nicht unberechtigt. Denn es war der Türkei nicht möglich, die Lücken, welche in die spärlichen Reihen ihrer Handelsflotte gerissen wurden, zu schließen. Fehlte es doch sowohl an leistungsfähigen Werften, um beschädigte Schiffe schnell auszubessern, als überhaupt an dem nötigen Schiffbaumaterial. Ein Teil der Dampferflotte wurde überdies im Schwarzen Meer gebraucht, um die für die Kriegführung dringend benötigte Kohlenmenge

[1]) Über die Tätigkeit der deutschen U-Boote siehe Bd. I Kapitel 15, 17.

aus dem einzigen Kohlenhafen, Sunguldak, heranzuschaffen. Diese Tonnage war den dauernden Angriffen russischer Torpedoboote und Unterseeboote ausgesetzt, so daß auch sie, trotz des Schutzes, der ihr von der türkischen Flotte gewährt wurde, sich dauernd verkleinerte.

Auf türkischer Seite glaubte man anfangs nicht an die Möglichkeit, daß die Sicherungsmaßnahmen, welche die Festung gegen das Eindringen der Unterseeboote getroffen hatte, überwunden werden könnten. Zwar wurde mit dem mehr zufälligen Gelingen eines Durchbruchs und einer hierdurch bedingten vorübergehenden Störung gerechnet, die dauernde Schädigung der Schiffahrt aber hoffte man mit den vorhandenen Abwehrmitteln zu vereiteln. Diese Erwartung traf aber nicht ein. Von Mai 1915 bis Januar 1916 sind dauernd Unterseeboote, deren Zahl zeitweise vier betrug, im Rücken der Festung tätig gewesen. In diesem Unterseebootskrieg haben die Franzosen nur an den Verlusten Anteil gehabt; nur einem Boot, „Turquoise", gelang der Durchbruch in das Marmarameer, die Rückkehr aber war auch ihm nicht beschieden.

Für die feindlichen U-Bootskommandanten waren die Aussichten, das Marmarameer als Operationsgebiet zu benutzen, nicht schlecht. Es galt zwar eine Anzahl Minensperren zu passieren. Die Lage, Zahl und Art war ihnen vermutlich bekannt; durch den geglückten Angriff auf „Messudieh" war bewiesen, daß ein in größerer Tiefe steuerndes Boot die Minensperren nicht zu fürchten brauchte. Zudem bildete das Wrack der „Messudieh" eine vorzügliche Ansteuerungsmarke. Netze gab es zu Beginn des U-Bootskrieges nicht. Die türkischen Bewachungsstreitkräfte konnten wegen ihrer Langsamkeit und schwachen Armierung als ernste Gegner kaum in Frage kommen. In Verbindung mit den Sperrbatterien konnten sie ein U-Boot höchstens unter Wasser drücken und ihm die Orientierung erschweren. Flugzeuge waren anfangs nicht vorhanden; die wenigen im Laufe des Sommers eintreffenden reichten zur planmäßigen Bekämpfung der U-Bootsgefahr bei weitem nicht aus; sie konnten sich nur mit Mühe der Übermacht der feindlichen Luftfahrzeuge erwehren. Die Hauptunterstützung der Verteidigung bildete das Fahrwasser selbst durch die Schwierigkeit der Navigierung in der engen, stromreichen, gewundenen und an Untiefen reichen Durchfahrt. Fast die Hälfte aller im Kampfe um die Dardanellen gebliebenen Boote ist dieser von der Natur selbst geschaffenen Verteidigungswaffe zum Opfer gefallen.

Nach den Beobachtungen und Gefangenenaussagen setzten die Kommandanten den Durchbruch gewöhnlich in hellen Mondnächten oder in den ersten Morgenstunden an. Die Navigierung, die mittels Sehrohrbeobachtung und an den gefährlichsten Stellen durch Ablaufen bestimmter Kurse

nach Uhrzeit durchgeführt werden mußte, stellte hohe Anforderungen an das seemännische Geschick des Führers. Auf dem später genommenen französischen Unterseeboot „Turquoise" hat man folgende für die Navigierung gültige Anweisungen gefunden:

„Nach dem Passieren des Netzes (gemeint ist ein englisches vor dem Ausgang der Meerenge) ungefähr 5 Minuten unter Wasser N 60° O weiterfahren, dann 5 Minuten lang auf 27 bis 36 Meter gehen, hierauf mit Kurs .... 5 Minuten lang auf 25 Meter Tiefe fahren und nach weiteren 7 Minuten in gleicher Tiefe sich mit Sehrohr orientieren. Die Biegung bei Tschanak mit Kursänderung von 10 zu 10 Grad nehmen. Alle 3 Minuten sich mit Sehrohr orientieren, Gesamtkursänderung beträgt 60°. Zum Zurücklegen dieser Biegung sind 12 Minuten erforderlich. Man hat sich etwa in der Mitte des Fahrwassers zu halten, eher etwas näher an der europäischen Küste; zu steuernde Tiefe 15 Meter. Gut aufpassen und eine mit Kabel verankerte Boje an Steuerbord lassen."

Eine weitere Aufzeichnung des Kommandanten der „Turquoise" gibt den Scheinwerfer bei Suandere, die 42-Fadenboje im Hafen von Tschanak, 7 oder 8 Windmühlen und einen großen Schornstein am Maidosfluß als gute Ansteuerungs- und Wendemarken beim Einlaufen an. Auch das Wrack eines auf der Nagarabank gesunkenen Dampfers bot eine Zeitlang ein vorzügliches Ansteuerungsobjekt. Die Beseitigung dieser gefährlichen Wegweiser wurde seitens der Meerengenverteidigung mit allen Mitteln betrieben.

Das unangenehmste Gebiet für die U-Boote war die Enge bei Nagara. Die scharfe Biegung im Fahrwasser machte ein Auftauchen auf Seerohrtiefe zur Orientierung nötig. Bewacher und Sperrbatterien waren daher an diesem Teil besonders vereinigt, um auftauchende Sehrohre sofort unter Feuer zu nehmen. Hier wurde dann im Laufe des Sommers 1915 von der Flotte ein Sperrnetz gebaut[1]). Dies mußte untertaucht oder mit höchster Maschinenleistung durchbrochen werden. War dies geschehen, so bot sich der Weiterfahrt keine Schwierigkeit mehr. Das Boot konnte sofort zum Angriff auf die Schiffahrt in der Gallipolistraße schreiten; diese Enge mußten alle für den Kriegsschauplatz bestimmten Fahrzeuge passieren.

Das Marmarameer war für die U-Boote ein fast ideal zu nennendes Operationsgebiet. Es ließ sich kaum ein für Angriffs- und Ruhestellungen geeigneteres Gewässer finden als das Becken zwischen Bosporus und Dardanellen mit der engen Einschnürung der Fahrstraße zwischen Marmarainseln und dem Festland, durch welche die Transporte ihre Fracht zur

[1]) Über den Bau siehe Bd. I Anlage 2.

Kampffront befördern mußten. Die zahlreichen Buchten des weiten Seegebiets boten sichere, schwer auffindbare Schlupfwinkel, in denen beim Fehlen von Bewohnern und bei der spärlichen Küstenbewachung Entdeckung nicht zu befürchten war. Nebel und schlechtes Wetter traten bis in den Spätherbst nur selten auf. Die großen Wassertiefen gestatteten sofortiges Tieftauchen bei überraschendem Angriff; sie erlaubten aber auch die Einnahme von Warteſtellungen dicht unter Land, als die Türken dazu übergingen, den direkten gefährlicheren Weg vermeidend, ihre Transporte an der Küste entlang zu führen. Die Gegenwirkung der Wachfahrzeuge war infolge ihrer geringen Zahl und mangelhaften Bewaffnung nicht geeignet, den U-Bootskommandanten das Leben schwer zu machen. Dagegen trug die Panik und Kopfloſigkeit, welche ſich der türkiſchen Schiffsführer und Beſatzungen leicht bemächtigte, oft dazu bei, die Erfolge des Angreifers zu vermehren und ſeine Verluſte einzuſchränken. Ob die Tatſache, daß die Inſeln und Küſten des Marmarameeres hauptſächlich von griechiſcher Bevölkerung bewohnt waren, den feindlichen Unterſeebooten zugute gekommen iſt, ließ ſich nicht feſtſtellen. Dahingehende Vermutungen waren vorhanden; es wurde deshalb die griechiſche Bevölkerung von den Marmarainſeln und den Küſtenſtrecken der Dardanellenſtraße entfernt.

Als erſtem feindlichem U-Boot gelang es dem auſtraliſchen „A E 2", am 25. April, dem Tage der engliſch-franzöſiſchen Landung, in die Meerenge einzulaufen. Sein Operationsbefehl lautete: Angriff auf die indirekt feuernden türkiſchen Linienſchiffe und die Transporter in Gallipoliſtraße und Marmarameer. Das Boot ſollte im Operationsgebiet auf die durchbrechende engliſche Flotte warten. Der Marſch durch die türkiſche Sperrzone erfolgte nachts bei hellem Mondſchein. Hierbei kam es in der Nähe von Nagara vorübergehend feſt. Am 26. April griff es das zu den türkiſchen Bewachungsſtreitkräften gehörende Kanonenboot „Zohaf" an. Der engliſche Kommandant glaubte einen Treffer erzielt zu haben und meldete dies an ſeinen Admiral. Der Torpedo war aber ein Fehlſchuß geweſen. Am folgenden Tage wurde das türkiſche Linienſchiff „Heireddin Barbaroſſa" vergeblich angegriffen; die am 29. April auf 3 geſicherte Transporter abgeſchoſſenen Torpedos verfehlten ebenfalls ihr Ziel. Am 30. April wurde „A E 2" von dem 97 t großen türkiſchen Torpedoboot „Sultan Hiſſar" zum Sinken gebracht[1]).

Am 27. April gelang es dem engliſchen U-Boot „E 14", in die Dardanellen einzulaufen. Vor Merefte (Skizze 2) verſenkte es am 1. Mai das

[1]) Über das Gefecht ſiehe Bd. I S. 121.

300 t große Kanonenboot „Nuribar", das innerhalb einer Minute mit einem Verlust von 3 Offizieren und 30 Mann sank. Das Kanonenboot „Zohaf" nahm sofort die Verfolgung auf. Hierbei gab „E 14" 3 Fehlschüsse ab. Nach Abschüttelung des Verfolgers glückte dem U-Boot der Angriff auf den 5071 Br. R. T. großen türkischen Transportdampfer „Güldschemal". Dieser befand sich mit Truppen an Bord auf der Fahrt nach den Dardanellen und wurde im Vorschiff von einem Torpedo getroffen. Entgegen den englischen Darstellungen wurde das Schiff aber nicht versenkt[1]). Der Vorsteven brach zwar zweimal, doch gelang es, das Schiff ohne Menschenverluste nach Konstantinopel einzubringen. Freilich wurde dieser wertvolle Dampfer während der Dardanellenkämpfe nicht wieder fahrbereit.

Das französische U-Boot „Joule" versuchte am 1. Mai in das Marmarameer einzulaufen. Schon in der äußeren Einfahrt ging das Boot durch einen Minentreffer verloren. Die Festung meldete hierzu: „Feindliches Unterseeboot 7 Uhr vormittags beim Versuch einzudringen unter Feuer genommen, geriet 9 Uhr vormittags auf Mine der Sperre II A, wurde vernichtet." Wenige Stunden später wurde ein Torpedo, der an Oberdeck des U-Boots als Reserve gelegen hatte, außerhalb der Einfahrt treibend gefunden und gab damit dem Feinde die Gewißheit von der Vernichtung des Bootes.

„E 11" versenkte am 22. Mai, nachdem ihm 3 Tage vorher der Durchbruch geglückt war, das kleine nur 193 t große Kanonenboot „Pelenki Deria" bei Makriköi, ganz in der Nähe von Konstantinopel. Die Verluste hierbei betrugen 1 Offizier, 1 Mann tot, 1 Offizier, 4 Mann verwundet. Das Kanonenboot befand sich auf U-Bootswache zwischen Makriköi und San Stefano und hat sich anscheinend überraschen lassen. Das gleiche U-Boot hielt am 24. Mai den 300 Br. R. T. großen, allein fahrenden Dampfer „Nagara" bei der Marmarainsel an. Die Besatzung erhielt die Erlaubnis, in die Boote zu gehen, dann wurde er versenkt. Bedauerlicherweise gingen dabei eine 15 cm S K L/45 mit Lafette und 250 Schuß 15 cm-Munition von „Goeben" und 250 Schuß 8,8 cm-Munition, die für die Dardanellen bestimmt waren, verloren. An demselben Tage fiel dem U-Boot an der Anlegestelle in Rodosto ein kleiner Verkehrsdampfer von 80 t mit Proviant und geringen Mengen Munition durch Torpedoschuß zum Opfer; 2 Mann büßten dabei ihr Leben ein. Infolge der für das verhältnismäßig große Seegebiet geringen Zahl von Bewachungs- und Abwehrfahrzeugen gelang es „E 11", in den Hafen von Konstantinopel selbst ein-

[1]) Für die angebliche Versenkung wurden vom Prisengericht 31 000 £ zuerkannt. Vgl. Band I, S. 160.

zudringen und hier am 25. Mai den 3359 Br. R. T. großen Dampfer „Stambul“ der deutschen Levante-Linie, der mit dem Löschen von Steinen beschäftigt war, zu torpedieren. Ein Loch von 6,3 m × 3,5 m wurde in die Außenhaut gerissen, und ein danebenliegender Leichter vernichtet. Der Dampfer sank zwar nicht, fiel aber, da Reparaturmöglichkeit nicht vorhanden war, für Transporte aus. Die moralische und auch die militärische Wirkung, welche die mitten in die orientalische Beschaulichkeit hineinplatzende englische Sprengladung hervorrief, war groß. In den Hafenvierteln herrschte für kurze Zeit Panik. Am Kai lagen mehrere Dampfer mit der 1. türkischen Division an Bord, klar zur Abfahrt nach den Dardanellen. Die Truppen wurden sofort ausgeschifft und mußten den Marsch über Land antreten. Als dann am 28. Mai der 279 Br. R. T. große Dampfer „Panderma“, der mit drei anderen Dampfern in einem von einem Torpedoboot gesicherten Geleitzug fuhr und Truppen sowie 7000 Schuß Artilleriemunition an Bord hatte, unter dem Verlust einer Anzahl Soldaten abgeschossen wurde, wurden alle Truppenverstärkungen auf den Landweg verwiesen. In der Nacht am 27. Mai sichtete „E 11“ das türkische Linienschiff „Heireddin Barbarossa“. Das Boot wurde von den Begleittorpedobooten rechtzeitig gesehen und unter Wasser gedrückt, so daß es nicht zum Angriff kam. Auslaufend glückte es „E 11“, den in den Dardanellen in der Nähe von Nagara am asiatischen Ufer auf flachem Wasser zu Anker liegenden Dampfer „Djahun“, 3500 Br. R. T., zu versenken. Dieser diente den türkischen Linienschiffen „Heireddin Barbarossa“ und „Torgut Reis“ als Schutzdampfer, hinter dem sie vor U-Bootsangriffen in gewisser Sicherheit lagen. Vor dem Auslegen des Schutzdampfers hatten die Linienschiffe, auch wenn sie nicht in den Kampf eingriffen, dauernd in Fahrt bleiben müssen; die Besatzungen kamen nie zur Ruhe und der an sich schon knappe Kohlenvorrat wurde unnötig verringert. Nach der Versenkung lag der Dampfer bis über das Oberdeck unter Wasser, als Schutz für die Linienschiffe kam er nicht mehr in Frage.

Die Tätigkeit der feindlichen U-Boote war so erfolgreich und das militärische Ergebnis so bedenklich, daß neue Maßnahmen zur Abwehr ergriffen werden mußten. Die verbesserte Minenverteidigung war nicht ausreichend. Eine Treppensperre mit verschiedenen Tiefenständen hätte zwar den U-Booten den Durchbruch sehr erschweren können. Aber das hierfür erforderliche, sehr umfangreiche Minenmaterial war nicht vorhanden. Es kam der Verteidigung jedoch zustatten, daß die Minen, die die Russen im Laufe des Winters und Frühjahrs vor Trapezunt gelegt hatten, zum größten Teil von türkischem Minenpersonal geborgen worden war. Diese Minen wurden von Trapezunt in offenen Segelbooten mit

Hilfsmotor nach Konstantinopel gebracht; zur Verschleierung diente eine Scheinladung von Ziegenfellen und Früchten.

Auch in der Bucht von Smyrna war aus dem dort durch eine Mine gesunkenen französischen Minenleger „Casablanca" eine Anzahl Minen geborgen worden. Unter der sachkundigen Leitung von Torpederkapitän z. D. Gehl wurden die russischen und französischen Minen im Laufe des Frühjahrs und Sommers wieder voll gebrauchsfähig gemacht. Mit diesem Material konnte nach und nach der Bau einer Treppensperre von allerdings dürftiger Ausdehnung in Angriff genommen werden, deren Tiefenstände von außen nach innen 2,5 — 4,5 — 8 — 30 und 40 m betrugen.

Der Minenverteidigung ist das französische Unterseeboot „Mariotte" zum Opfer gefallen. Am 26. Juli meldete die Festungskommandantur: „Mitteilung des Brigadekommandeurs: Heute 4 Uhr 45 Minuten vormittags wurde in der Einfahrt ein U-Boot gesichtet, das man zunächst für ein eigenes hielt. Um 5 Uhr 30 Minuten vormittags tauchte bei Tschimenlik die Turmspitze eines U-Boots mit einem Minenankertau etwa einen halben Meter hoch aus dem Wasser. Die Posten eröffneten sofort das Feuer; es wurden 2 Treffer erzielt. Das U-Boot tauchte langsam auf, sein Turm hat 5 Treffer erhalten. 32 Mann der Besatzung gefangengenommen ... Dschewad" (Karte 6).

Ergänzend meldete der Generalgouverneur an das türkische Große Hauptquartier, daß das Boot während der Bergungsarbeiten gesunken und vorläufig die Hebung nicht möglich wäre. 3 Offiziere, 5 Unteroffiziere, 34 Mann waren gefangen. Nach der Aussage des französischen Kommandanten war beim Passieren der Minensperren ein Minenankertau in die Schrauben geraten; das Boot war dadurch manövrierunfähig geworden, mußte auftauchen und wurde durch die Strömung auf Strand gesetzt. — Obwohl das Boot verhältnismäßig wenig beschädigt auf nur 8,5 m Wassertiefe lag, gelang es auch im Laufe der nächsten Kriegsjahre nicht, das Wrack zu bergen. Es lag auf der Seite und hätte vor der Hebung erst aufgerichtet werden müssen. Zu diesen Arbeiten fehlten aber in der Türkei alle Hilfsmittel.

Die Aussichten, den feindlichen Unterseebooten das Handwerk zu legen, mußten um so besser sein, je klarere und zuverlässigere Meldungen über deren Aufenthaltsort und Bewegungen einliefen. Daher begann man bereits im Mai eine Reihe von Beobachtungsposten auf den Inseln und an den Küsten des Marmarameeres einzurichten; Meldungen über Tätigkeit und Kurse des Gegners wurden von dort telegraphisch oder telephonisch nach der Hauptstadt oder an die nächste FT-Station weitergeleitet oder

den in der Nähe befindlichen Bewachern und Jagdkommandos der Flotte optisch übermittelt[1]).

Der Beobachtungs- und Meldedienst hätte reichere Früchte tragen können, wenn die Verteidigung von Anfang an im Besitz einer größeren Zahl leistungsfähiger Wasserflugzeuge gewesen wäre. Jede U-Bootsbewegung hätte dann sofort mit der Entsendung eines Flugzeugs beantwortet werden können, auf Wirkung wäre sofort Gegenwirkung erfolgt. Überraschend erscheinende Flugzeuge konnten den Gegner ernstlich gefährden; zum mindesten wäre er zu größerer Vorsicht und Zurückhaltung gezwungen worden. Aber der Mangel an allen modernen Kampfmitteln, welcher sich in den beiden kritischen Jahren der türkischen Kriegführung immer und überall bemerkbar machte, kam auch hier wieder dem Gegner zugute.

Im Juli 1915 kamen die ersten drei Seeflugzeuge von Deutschland nach schwierigem Transport in der Türkei an. Mit Rädern unter den Schwimmern versehen, hatten sie das serbisch-rumänische Sperrgebiet überfliegen müssen. Es waren Gotha-Doppeldecker mit 100 PS-Motoren, ohne Bewaffnung, ohne FT und ohne Bombenabwurfeinrichtung. Trotz ihrer Unterlegenheit gegenüber den Flugzeugen des Gegners, der schon zu dieser Zeit über Kampfflugzeuge verfügte, konnten sie mit Erfolg zur Aufklärung und zu Angriffen mit leichten, von Hand abgeworfenen Bomben eingesetzt werden. Zwei Flugzeuge wurden den Dardanellen für den Aufklärungsdienst und zum Angriff auf die feindlichen Schiffe und Ausschiffungsplätze zugeteilt, das dritte erhielt die Bosporusverteidigung. Lag dort kein augenblicklicher Bedarf vor, so wurde es für den U-Bootsabwehrkampf im Marmarameer zur Verfügung gestellt.

Infolge der vielseitigen Aufgaben, die diesen wenigen Flugzeugen zufielen und deren Durchführung anfänglich durch häufige Betriebsstörungen und das Fehlen von Reserveteilen erschwert wurde, haben die englischen U-Boote die Gegenwirkung deutscher Seeflugzeuge in den Sommermonaten nur verhältnismäßig selten verspürt. Es gelang immerhin mehrfach, englische U-Boote aufzuspüren und mit Bomben anzugreifen. Am 9. August glaubte das Seeflugzeug 286, Führer Flugobermaat Jansen, Beobachter Steuermannsmaat Thiele, einen größeren Erfolg für sich in Anspruch nehmen zu können. Nach seiner Meldung war es ihm in der Straße von Gallipoli geglückt, ein feindliches U-Boot durch einen Bombentreffer zwischen Turm und FT-Mast zu beschädigen. Aus Luft- und Ölblasen, welche an der Tauchstelle aufstiegen, wurde auf die Vernichtung des Gegners geschlossen. Ein am folgenden Tage gestartetes Flugzeug

[1]) Über die Tätigkeit der Wach- und Jagdkommandos siehe Bd. I S. 114.

meldete, es habe das U-Boot an derselben Stelle unter Wasser liegend gesehen. Über den Verlust dieses U-Bootes ist aber nichts bekannt geworden; der Gegner wird, wenn auch vielleicht beschädigt, entkommen sein. Die Sprengkraft der damals verwendeten, in der Türkei hergestellten 10 kg-Bomben war zu gering, um den Feind ernstlich zu gefährden.

Im Herbst 1915 wurde die inzwischen gebildete, unter Führung von Kapitänleutnant z. D. Liebmann[1]) stehende, deutsche Wasserflieger-Abteilung auf 8 Seeflugzeuge verstärkt, Gotha-Doppeldecker mit 100 und 150 PS-Motoren, unter diesen das erste mit M. G. ausgerüstete Flugzeug. Nunmehr konnten, je nach dem Stand der Einsatzbereitschaft, ein bis zwei Seeflugzeuge nach Rodosto am Marmarameer zur ausschließlichen Bekämpfung der feindlichen U-Boote verlegt werden. Nach Aussage gefangener englischer U-Bootsleute wurde der Einsatz dieser Flugzeuge sehr störend empfunden. Eine stärkere Beunruhigung des bisher sorglosen Gegners war damit zwar erreicht, doch hatte er sich inzwischen mit dem Operationsgebiet so vertraut gemacht, daß die Verschärfung der Gegenwirkung nicht zu nennenswerten Erfolgen führte.

In den Monaten Juni und Juli wurde die Tätigkeit der Unterseeboote immer bedrohlicher. Es befanden sich mitunter gleichzeitig drei englische U-Boote, „E 7", „E 12" und „E 14", im Marmarameer. Neben Belästigungen der Kleinschiffahrt und Angriffen auf Hafen- und Eisenbahnplätze versenkten sie mehrere kleine Dampfer, die Kohlen, Proviant, Baumwolle und Eisenbahnschienen geladen hatten. Noch ernster wurden aber die Verluste im August, als die U-Boote „E 11", „E 2" und „E 14" im Marmarameer operierten. „E 11" versenkte am 8. August das Linienschiff „Heireddin Barbarossa", nachdem es am 6. das Kanonenboot „Peik" durch einen Torpedotreffer schwer beschädigt hatte[2]).

Am 14. August ging der als Verkehrsfahrzeug zwischen Konstantinopel und den Dardanellen fahrende Minenleger „Samsun" verloren, wobei 2 Offiziere, 8 Mann umkamen, und am 20. ein kleiner bewaffneter Dampfer „Sakis" ohne Menschenverluste. Beschädigt wurde Dampfer „Mahmud Schewket Pascha", 2690 Br. R. T., auf der Fahrt nach den Dardanellen. Er war als neuer Schutzdampfer für die türkischen Linienschiffe in den Dardanellen in Aussicht genommen und durch Schlackenladung auf Tiefgang gebracht; er mußte am 8. August auf Strand gesetzt werden, um ihn

[1]) Im Juni 1916 übernahm Kapitänleutnant Langfeld die Führung der Abteilung. Kapitänleutnant z. D. Goltz löste ihn im Juli 1917 ab; er stand bis zum Ende des Krieges an der Spitze der Abteilung.

[2]) Siehe Bd. I S. 181 und 184.

vor dem Sinken zu bewahren. Der mit Kohlen beladene Dampfer „Ispahan", 750 Br. R. T., wurde am 15. August am Kai von Haidar Pascha, dem Ausgangspunkt der anatolischen Eisenbahn gegenüber Konstantinopel, und der deutsche Dampfer „Lilli Rickmers", 4081 Br. R. T., mit Truppenverpflegung an Bord, am 25. August bei Bergas in den Dardanellen torpediert. Beide Dampfer konnten jedoch geborgen werden.

Für die 5. Armee war in den Dardanellen für den Nachschub jeglicher Art in der Bucht von Akbasch ein Ausschiffungsplatz eingerichtet. Von hier wurden durch das schluchtenreiche Gelände der Halbinsel die Heeresbedürfnisse weiterbefördert. Meistens waren hier eine Anzahl größerer und kleinerer Dampfer mit dem Löschen ihrer Ladung beschäftigt. Nach See zu lagen sie völlig ungeschützt, Sicherungsfahrzeuge standen nur gelegentlich zur Verfügung. Dieser Platz war für U-Bootsangriffe wie geschaffen. Gegen diese konnten anfangs nur einige alte Geschütze, auf der Höhe aufgestellt, eingreifen. Außer dem Angriff durch U-Boote war dieser Hauptetappenort der indirekten Beschießung durch die feindliche Flotte mit Hilfe der Beobachtung durch Fesselballon ausgesetzt. Wenn auch hierdurch kein schwerer Schaden angerichtet wurde, so war die Störung doch sehr empfindlich, denn während der Beschießung mußten die Löscharbeiten eingestellt werden. Um so erheblicher waren die Verluste durch die U-Boote. Nicht weniger als acht Dampfer wurden hier angegriffen, von denen sechs verlorengingen, darunter am 6. August mit Vorräten der Dampfer „Scham", 3662 Br. R. T.; am 17. August der Dampfer der deutschen Levante-Linie „Chios", 3304 Br. R. T., mit Verpflegung; am 25. August der Dampfer „Haleb", 3684 Br. R. T., und der Dampfer der deutschen Levante-Linie „Tenedos", 3564 Br. R. T., beide mit Verpflegung.

Das bedrohliche Anwachsen der Versenkungsziffer veranlaßte Enver Pascha Ende August, das Seetransportwesen und den Küstenschutz im Marmarameer dem Generalgouverneur der Meerengen auf dessen dringende Vorstellungen hin zu übertragen, weil dieser über eigene Transportmittel und einige Kanonenboote sowie über den erforderlichen Befehlsapparat verfügte. Zur Durchführung dieser Aufgabe wurde die Küsteninspektion gebildet. Die Transporte, die von ihr aus zu führen waren, umfaßten den Nachschub für die 5. Armee und die Festung, soweit er Munition, Sanitätsmittel, Marketenderwaren, Festungsbaugerät, Kohlen und anderen Kriegsbedarf betraf. Die Verpflegungstransporte fertigte der türkische Generalintendant wie bisher weiter selbst ab, fast stets ohne die Flotte oder die Generalinspektion davon zu benachrichtigen. Die Leitung

der Küsteninspektion wurde Kapitän zur See Reclam übertragen; an seine Stelle als Kommandant des Bosporus trat Korvettenkapitän Wossidlo.

In Verbindung mit den erweiterten Aufgaben, die dem Generalgouverneur mit der Gründung der Küsteninspektion oblagen, wurde am 2. September 1915 das Generalgouvernement in ein Oberkommando der Meerengen umgewandelt. Die Organisation war folgende:

Oberkommando der Meerengen

Admiral (türk. Marschall) v. Usedom
Chef des Stabes: Korv. Kapt. (türk. Oberstleutnant) v. Janson

1. Bosporus	2. Dardanellen	3. Küsteninspektion
Kommandant der Festung: Korv.-Kapt. (türk. Oberstleutnant) Wossidlo	Kommandant der Meerenge: Vizeadmiral (türk. General) Merten	Kapitän zur See (türk. Generalmajor) Reclam
Unterstellt: Festung und Wachkanonenboote, I. Minensuchdivision, Minenkommando.	Unterstellt: Festung und Wasserbefehlshaber, Kommandant der Festung: Generalmajor Dschewad Pascha	Seetransporte, U-Bootsbekämpfung, Minen- u. Minensuchwesen.
	Wasserbefehlshaber: Korv. Kapt. (türk. Oberstleutnant) Conn	Unterstellt: Küstenbatterien innerhalb der Meerengen, Marmaraflottille, Hafenkapitäne innerhalb der Meerengen, II. Minensuchdivision in Sunguldak.
	Unterstellt: Wachkanonenboote, Sperrkommando, Minenkommando, Wasserflieger-abteilung.	

4. Waffeninspektion

Kapitän zur See (türk. Generalmajor) Pieper

Artillerie- und Infanteriemunition für Feldheer und Festung, Nahkampfmittel, Scheinwerfer, Lafetten, Fabriken.

Die größere Gefährdung der Dampfertransporte und der empfindliche Verlust, den der unersetzbare Ausfall jedes größeren Schiffes bedeutete, hatte schon früher dazu geführt, wichtige Sendungen in landesüblichen Segelfahrzeugen von verhältnismäßig großer Ladefähigkeit, sogenannten Mahonen, im Schlepp kleiner, teilweise armierter Dampfer zu einem Geleitzug zusammenzufassen und an die Kampffront zu befördern. Dies Verfahren wurde weiter ausgebaut, deckte jedoch nicht den vollen Bedarf.

Auch war es bedenklich, den langsamen und bei schlechtem Wetter schwerfälligen Mahonen das wertvolle Material anzuvertrauen. Es mußten daher erneut Dampfer und als Leichter verwendete größere Segelschiffe in die Fahrt eingestellt werden. Alle Transportmittel, die bisher ohne eine Zentralstelle von den verschiedenen Dienststellen selbständig in Fahrt gesetzt waren, wurden jetzt unter einheitlicher Leitung der Küsteninspektion für die Bedürfnisse der verschiedenen Dienststellen verwendet. Dadurch wurde auch der zur Verfügung stehende Schiffsraum besser ausgenutzt. Die Fahrten fanden möglichst nur nachts statt. Die abgehenden Transporte erhielten unter Berücksichtigung der eingelaufenen U-Bootsmeldungen genaue Befehle für den Reiseweg und über die während der Tageszeit anzulaufenden Liegehäfen. Diese suchte man ebenso wie die übrigen der Kriegführung dienenden Küstenplätze und Anlagen durch Aufstellung leichter Geschütze und durch patrouillierende Schutzfahrzeuge gegen Artillerieangriffe feindlicher U-Boote zu sichern. Ferner wurde das Auslegen von Schutznetzen vor den verschiedenen Ausladehäfen in den Dardanellen in Angriff genommen. Eine Anzahl der beim Löschbetrieb verwendeten Leichter wurde mit tief an der Bordwand aufgehängten Eisenplatten versehen. Der Torpedo sollte hierdurch zur Explosion gebracht werden, bevor er den dahinter liegenden Dampfer erreichen konnte. Wie sehr sich dies Verfahren bewährte, zeigte sich, als am 17. Oktober der bei Bergas liegende österreichische Dampfer „Bithynia", 3125 Br. R. T., mit drei Torpedoschüssen angegriffen wurde. Ohne diesen Schutz wäre der Dampfer wohl Totalverlust gewesen. Zwei Torpedos wurden von den gepanzerten Mahonen abgehalten, erst der dritte lief durch die nunmehr entstandene Lücke und traf. „Bithynia" sank aber nicht, so daß die wertvolle Ladung, die aus Verpflegung bestand, geborgen werden konnte. Das Schiff konnte später nach Konstantinopel zurückgeschleppt werden.

Der Tätigkeit der Küsteninspektion ist es zu danken, daß die Krisis im Nachschubwesen seit September 1915 als überwunden angesehen werden konnte. Nicht ein einziger wichtiger Transport, der von dieser Dienststelle abgefertigt wurde, ist den englischen U-Booten mehr zum Opfer gefallen; daß sich diese aus der Not der Stunde geborene Organisation mit einer bedenklichen Einschränkung abfinden mußte, geht aus folgendem Zusatz in dem von Enver Pascha erlassenen Gründungsbefehl hervor:

„Ausgenommen von der Unterstellung unter die Küsteninspektion sind diejenigen Seetransporte des Generalintendanten, welche dieser aus bestimmten Gründen selbst abfertigen will, und für die er die eigene Verantwortung übernimmt."

Diese „bestimmten Gründe" waren teils sachlicher, teils persönlicher Art. Der türkische Verpflegungsnachschub stützte sich nicht nur auf die Hauptstadt, sondern mußte auch die zahlreichen, der Kampffront näher gelegenen Endpunkte der Eisenbahn und Etappenstraßen an der Südküste des Marmarameeres für das schnelle Heranschaffen der kleinasiatischen Zufuhr ausnutzen. Auch die Hauptstadt selbst und die angrenzenden Gebiete zehrten von der anatolischen Ernte. Dem türkischen Generalintendanten Ismael Hakki Pascha mußte eine größere Anzahl von Schiffen für die Bewältigung dieser Aufgaben zur Verfügung stehen. Er fürchtete in dieser Beziehung bei Einreihung seiner Fahrzeuge in den Betrieb der Küsteninspektion zu kurz zu kommen. Dieser stand also keineswegs der gesamte Frachtraum innerhalb der Meerengen zur Verfügung. Die Gefahr, daß ihr Wirken an der Klippe mangelnden Entgegenkommens seitens der Generalintendantur scheitern konnte, war vorhanden. Sie ist aus folgendem Telegramm des Oberbefehlshabers der Meerengen vom 9. September an Enver Pascha erkennbar:

„Euer Exzellenz melde ich, daß es mir trotz fortgesetzter Bemühungen nicht gelingt, die für den Seetransport notwendigen Dampfer zu erhalten, deren Abgabe Euer Exzellenz bereits seit 13 Tagen schriftlich verfügt haben. Der Generalintendant behauptet, die geforderten Dampfer nicht entbehren zu können. Nachdem gestern eingehende Besprechungen stattgefunden haben, sollte heute endgültig festgesetzt werden, welche Dampfer mir zur Verfügung zu stellen sind. Dies ist nicht geschehen. Ich bin daher nicht einmal in der Lage, die von der 5. Armee dringend benötigte Munition nach den Dardanellen zu schaffen, auch kann die fertiggestellte Verstärkung der Unterseebootssperre nicht dorthin transportiert werden. 7 Mahonen, darunter 4 mit Munition, bleiben allein bei heutigem Transport wegen Schleppermangel zurück. Für diesen Zustand muß ich die Verantwortung ablehnen. gez.: von Usedom."

Erst das Eintreten schwerer Verluste bei seiner eigenen Transportflotte nötigte den Generalintendanten, dem scharfer Verstand und zähe Energie in Verbindung mit großer Arbeitskraft eine autokratische Sonderstellung in der Türkei gegeben hatten, sich mehr und mehr dem Verfahren der Küsteninspektion anzupassen.

Die in ihrem Dienst stehenden Dampfer wurden armiert, jedoch waren bei dem großen Mangel an Geschützen nur kleine Kaliber von 3,7 bis 5 cm verfügbar, die den 7,6- oder 10,2 cm-Geschützen der feindlichen U-Boote keineswegs gewachsen waren. Kam es zu einer artilleristischen Auseinandersetzung, so waren die türkischen Fahrzeuge nichts anderes als

hilflose Scheiben. Ihre Bewaffnung war nur imstande, bei überraschendem Zusammentreffen eine Wirkung zu erzielen.

Am 17. Oktober 1915 traf das türkische Kanonenboot „Tasch Keuprü", Führerboot der Minensuchdivision Bosporus, bewaffnet mit 2—3,7 cm-Geschützen, auf dem Wege nach Panderma zwei Unterseeboote. Der Divisionschef, Kapitänleutnant d. Res. Ellendt, berichtet über das Gefecht: „Das näherstehende U-Boot tauchte, das andere fuhr mit entgegengesetztem Kurse fort. Während ich diesem folgte, ließ ich scharf auf das getauchte U-Boot aufpassen. Es wurde ungefähr 800 m querab entdeckt, als es einen Torpedo schoß. Beim Sichten der Laufbahn drehte ich sofort darauf zu. Der Torpedo ging etwa 50 m vor dem Bug vorbei. Beide Boote waren jetzt weggetaucht, und ich setzte meinen alten Kurs fort. Etwa 4 sm hinter mir tauchte das eine U-Boot auf und folgte mir mit hoher Fahrt; ich lief 10 bis 11 sm, der Gegner etwa 15 sm. Als ich die Entfernung für die Artillerie für ausreichend hielt, drehte ich auf einen Kurs, der mich näher an den Feind heranführen sollte. Während der Drehung fiel vom Gegner der erste Schuß. Nach der Wendung eröffnete ich ebenfalls das Feuer. Unser Artilleriegefecht dauerte von 9 Uhr 30 Minuten vormittags bis 12 Uhr 5 Minuten mittags. Der Gegner schoß 60 bis 70 Schuß, ich 200, davon waren etwa 100 Versager. Teils gingen die Patronen überhaupt nicht los, teils krepierten sie im Rohr, oder die Kartusche brannte ab und das Geschoß blieb im Rohr stecken.

„Der Gegner versuchte sich vorn herumzuziehen und wollte mich anscheinend dem getauchten U-Boot zutreiben. Die ständigen Ausfälle an meinen Geschützen und der Munitionsmangel veranlaßten mich, näher an die Insel Kalolimni heranzugehen (Skizze 2). Das Gefecht zog sich dann an der Westseite der Insel entlang bis auf 5 sm von der asiatischen Küste; dann tauchte der Gegner, und ich setzte meinen Weg nach Panderma fort.

„Beim vierten Schuß des Gegners fiel Oberheizer Templin, durch das Sprengstück einer etwa 5 m neben dem Schiff krepierenden Granate am Kopf getroffen. Ferner wurden Matrose Franke am linken Bein und Matr.-Artillerist Küßner am Halse leicht verwundet. Vom türkischen Personal ist einem Matrosen der linke Unterarm zerschlagen, ein Ingenieur leicht an der Hand verletzt; ein anderer Türke ist durch Sprengstücke leicht verwundet. Das Schiff hat keine ernsten Beschädigungen erlitten."

Auffallend ist in diesem Falle, daß der Feind nicht durch schnelle Annäherung die Gunst seiner artilleristischen Überlegenheit ausnutzte, um den unterlegenen Gegner zu vernichten.

Am 7. Dezember 1915 fand zwischen dem mit 2—5 cm-Geschützen armierten Minenleger „Intiba" und einem U-Boot ein Feuergefecht statt, das zur Vernichtung der stark mitgenommenen „Intiba" hätte führen können, wenn der Gegner energischer vorgegangen wäre. Der Gefechtsbericht des türkischen Kommandanten, Kapitänleutnant Ahmed Hamdi, besagt:

„Nachdem ein kurzer Geschoßwechsel stattgefunden hatte, setzten wir unsere Reise nach der Insel Khairsiz Ada fort. Das U-Boot verfolgte uns und nahm im Norden der Marmara-Insel etwa ½ Stunde später die Beschießung wieder auf. Während dieser Zeit hatten wir an unserem Buggeschütz mehrere Versager. Das Schiff erlitt einige Beschädigungen; der erste Maschinist und drei deutsche Soldaten, die nach Konstantinopel zurückkehrten, wurden getötet, der zweite Maschinist wurde schwer verwundet. Da es unter diesen Umständen unmöglich war, unsere Fahrt fortzusetzen, suchten wir im Hafen von Palatia Schutz. Beim Einlaufen schoß das U-Boot einen Torpedo, dem wir durch Gegenmanöver entgingen. Hierbei kam der Feind ganz in unsere Nähe. Wir versuchten ihn zu rammen. Dies gelang jedoch nicht, weil unsere Geschwindigkeit viel geringer war als die des U-Boots und wir infolge des Ausfalls aller Befehlsapparate unsere Befehle mündlich geben mußten, wodurch Zeitverlust entstand. Darauf liefen wir in den Hafen ein und ankerten.

„Am folgenden Morgen gegen 9 Uhr nahm das Boot außerhalb des Hafens liegend die Beschießung wieder auf. Als wir das Feuer erwiderten, zog sich der Gegner aus der Reichweite unserer Geschütze zurück und setzte die Beschießung bis 1 Uhr nachmittags fort. 2 Matrosen wurden getötet, und im Heizerwohndeck brach Feuer aus, das jedoch bald gelöscht werden konnte. Ein Treffer beschädigte den zweiten Schornstein und die beiden Kessel."

Erst verhältnismäßig spät war mit dem Bau einer U-Bootsnetzsperre an der engsten Stelle der Dardanellen bei Nagara begonnen worden[1]), und zwar durch seemännisches Personal, das vom Flottenchef Admiral Souchon zur Verfügung gestellt worden war. Er hatte immer den Gedanken vertreten, daß eine Netzsperre trotz des gefürchteten Stromes und der großen Wassertiefe aussichtsvoll sei. Als die erste noch nicht bis zum Meeresboden reichende Sperre von Kapitänleutnant d. Res. Hoefer mit türkischer Mannschaft und Unterstützung durch Kapitänleutnant v. Tippelskirch, der für

[1]) Siehe Bd. I Anlage 2, S. 379 ff.

die Beschaffung und Nachschub des dürftigen Materials Sorge trug, unter allerschwierigsten seemännischen und materiellen Verhältnissen gerade fertig geworden war, verfing sich das englische U-Boot „E 7" in dem Netz (Karte 6). Der damalige Befehlshaber des Wasserdienstes, Korvettenkapitän Wossidlo, berichtet über das Ereignis:

„Am 4. September war Motorkanonenboot 18 auf Wache an der Sperre, außerdem von Hellwerden ab Oberleutnant zur See Prinz Reuß, da nach dem gestrigen erfolglosen Versuch eines englischen U-Boots, durch die Sperre zu kommen, mit erneutem Eindringen gerechnet werden mußte. Um 6 Uhr vormittags wurde ein U-Boot bei Tschimenlik gemeldet und beschossen, sowie beim Passieren von Teke die Laufbahn eines Torpedos beobachtet. 6 Uhr 55 Minuten vormittags kam das Boot in der Sperre zwischen Boje 13 und 14 fest; durch seine Fahrt mitgenommen, wanderten diese beiden Bojen scharf nach NO aus. Hierbei hat sich die Lehnigkeit der Sperre von Vorteil erwiesen, indem sich die Beanspruchung der beiden Bojen auf die ganze Sperre übertrug, so daß die Fahrt des Bootes allmählich abgestoppt wurde. Innerhalb der nächsten 3 Stunden hat dann das Boot versucht, sich durch Vor- und Rückwärtsgang freizuarbeiten. Diese Manöver blieben erfolglos, da, wie der Kommandant später aussagte, das Boot gleich zu Anfang quer schlug, und ein Propeller unklar gekommen war. Das Boot befand sich dabei in 35 m Tiefe. Beim Vorausgehen schnitt Boje 13 mehrfach unter; sobald das Boot ruhig blieb, lagen Boje 13 und 14 nur wenig tiefer als gewöhnlich. Das Boot ist nicht ein einziges Mal hochgekommen, nur zeitweise waren große Luftblasen zu beobachten, wenn der Kommandant sein Boot ausbalancierte. Bei einem der letzten verzweifelten Versuche, durch Vorwärtsgang freizukommen, wurde anscheinend durch das Netz eine Mine der am 29. August gelegten Sperre losgerissen; sie wurde abgeschossen. Aufkommender schwerer Südsturm machte weitere Arbeiten zunächst unmöglich. Von dem Herunterfieren von Sprengpatronen nahm ich vorläufig Abstand, da hier nur Dynamitsprengkörper zu 35 kg Gewicht in ungenügender Packung vorhanden waren, bei deren Anwendung ich mit Versagern oder im Falle des Losgehens mit einer Beschädigung des Netzes rechnen mußte. Da von 10 Uhr vormittags an keine Veränderungen im Netz wahrzunehmen waren, nur aus der Tiefenlage der Bojen 13 und 14 geschlossen werden konnte, daß das Boot noch im Netz hing, blieb nur ein Aufsichtsoffizier an der Sperre zurück. Ich nahm dabei an, daß das Boot sich tagsüber vollkommen ruhig verhalten würde, um in der Nacht aufzutauchen und sich zu befreien. Diese Annahme wurde durch die spätere Aussage des Kom-

mandanten bestätigt. Abends um 7 Uhr wurde durch Oberleutnant zur See Prinz Reuß der Versuch gemacht, durch Sprengpatronen das Boot zum Auftauchen zu zwingen, da wir glücklicherweise inzwischen durch das Einlaufen von »UB 14«, Kommandant Oberleutnant zur See von Heimburg, in den Besitz von Sprengpatronen gekommen waren. Äußerlich war zu dieser Zeit zwar nichts wahrzunehmen; schon um 1 Uhr 30 Minuten nachmittags jedoch hatte sich plötzlich ein großer Ölfleck gezeigt, ohne daß an der Sperre irgendeine Bewegung sichtbar war; das Boot mußte also noch da sein. Schlepper 32 verholte sich nun mit 2 Leinen zwischen Boje 13 und 14, nachdem vorher vergeblich versucht worden war, durch Loten die Lage des Bootes festzustellen. Eine Sprengpatrone, beschwert mit einem alten Schäkel, wurde jetzt bis auf 35 m heruntergefiert und durch Zeitzünder zur Detonation gebracht. Öl und Luftblasen waren die sofortige Antwort. Zufälligerweise hatte die Sprengpatrone das Boot Backbordachtern gefaßt und die elektrische Leitung außer Betrieb gesetzt.

„Gerade als die zweite Sprengpatrone heruntergefiert werden sollte, tauchte etwa 15 Minuten nach der ersten Sprengung das Boot plötzlich auf, ohne daß bei der bereits einsetzenden Dunkelheit besondere Anzeichen hierfür bemerkt worden wären. Das Boot lag parallel zur Sperre an der Akbasch Seite unmittelbar bei Boje 13.

„Schlepper 32 hatte das U-Boot vor dem Bug und feuerte mit Gewehren. Motorkanonenboot 18 und 20 gaben nur einige Schüsse ab, da die Besatzung sofort mit hochgehobenen Armen in dem offenen Turmluk erschien. Bei ihrer Gefangennahme zeichnete sich der Matrose Herzig von »UB 14« aus, der sich als Sprengvormann auf Schlepper 32 befand, indem er sofort mit dem Gewehr eines türkischen Matrosen bewaffnet auf das feindliche U-Boot sprang und sich neben dem Turm postierte, trotzdem noch auf das U-Boot geschossen wurde. Die Bergung der Besatzung (3 Offiziere, 25 Mann) vollzog sich ohne Schwierigkeit. Der größte Teil gelangte trockenen Fußes auf Schlepper 32, der Rest wurde vom Kanonenboot 18, das längsseit gegangen war, geborgen. Als letzter sprang der Kommandant aus dem bereits sinkenden Boot, dessen Ventile er geöffnet hatte, ins Wasser. Das Boot hatte sich vollkommen in einem Netz verwickelt. Schraube und Tiefenruder waren unklar. Bei dem Wegsacken von »E 7« wurden daher auch 2 Bojen und 3 Netze mitgenommen."

Dies Boot ist wohl das einzige gewesen, das durch die Netzsperre vernichtet wurde. Diese wurde aber für die U-Boote ein um so größeres Hindernis, je mehr sie ausgebaut und vervollkommnet wurde. Ihr Vorhandensein war indirekt auch die Ursache für die Erbeutung des französi-

schen U-Boots „Turquoise", das am 30. Oktober 1915 in der Nähe von Akbasch festkam und, da es aufgetaucht auf Grund saß, nach einer kurzen Beschießung mit der ganzen Besatzung in türkische Hände fiel. Der Netzsperre wegen hatte der Kommandant das Sehrohr benutzen müssen; hierbei war es von Land aus entdeckt und sofort unter Feuer genommen worden; ein glücklicher Treffer hatte das Sehrohr zerstört, so daß das Boot nunmehr ohne Orientierungsmöglichkeit zu besitzen, auf einer Untiefe festkam[1]).

Auf besondere Art versuchte der Feind am 8. Dezember einem U-Boot die Durchfahrt durch die Netzsperre zu erleichtern. 7 Uhr 30 Minuten vormittags erschienen bei leichtem Nebel vier feindliche Flugzeuge über der Enge bei Nagara und warfen aus 400 m Höhe 9 Sprengkörper ab, davon 5 mit einem Fallschirm und Schwimmkörper versehene Treibminen zu luward der Netzsperre. Vier wurden mit Gewehren abgeschossen, bevor sie die Sperre erreichten; die fünfte kam im Netz fest und wurde, ohne zu detonieren, beseitigt. Am 9. Dezember erfolgte der Durchbruch von „E 2". Die Sperrbewachung wurde zwar alarmiert, da das Boot im Geräuschempfänger von Anatoli Hamidie gehört wurde. Die Durchfahrt durch die Sperre ist jedoch nicht bemerkt worden.

Allgemein ist zu bemerken, daß durch die Erfahrungen, welche die englischen U-Bootskommandanten bei den Durchfahrten durch die Dardanellen im Laufe der Zeit gemacht hatten, die Netzsperre ihre Wirkung eingebüßt hatte. Man hatte gelernt, wo sie am leichtesten zu durchbrechen war, und der türkischen Bewachung wurde wohl kein zu großer Wert beigemessen. Hätte diese allen Ansprüchen genügt und wäre sie mit wirksamen Mitteln für U-Bootsbekämpfung ausgerüstet gewesen, so hätten weitere drei U-Boote durch die Netzsperre vernichtet werden können.

Obwohl bis zur Räumung der Gallipoli-Halbinsel sich feindliche U-Boote im Marmarameer aufhielten und den Nachschub zu unterbinden versuchten, blieb ihnen der endgültige Erfolg versagt. Die Transportorganisation wurde immer weiter ausgebaut, so daß die Erfolge der U-Boote, die sich im Monat August zu bedenklicher Höhe gesteigert hatten, später mehr und mehr abnahmen. Die Verluste hielten sich in erträglichen Grenzen.

Der Verlust, den die Segelschiffahrt im Marmarameer erlitt, wird sich auf Grund türkischer Angaben auf etwa 3000 Tonnen belaufen. Hierbei handelte es sich in erster Linie um Fahrzeuge der privaten Küstenschiffahrt, die für die Kriegführung nicht in Frage kam. Insgesamt gingen an

---

[1]) Über die näheren Umstände, die zur Vernichtung des englischen U-Boots „E 20" führten, und die Bergung der „Turquoise" siehe Bd. I S. 198 ff.

Handelsschiffstonnage etwa 56 000 Tonnen verloren. Hiervon waren 25 Dampfer mit 26 000 Tonnen Totalverlust; 10 Dampfer mit 27 000 Tonnen wurden so stark beschädigt, daß sie für die Zeit des Dardanellenfeldzuges ausfielen. Dem steht der Verlust von 6 englischen und französischen U-Booten gegenüber: „E 7", „E 20", „A E 2", „Joule", „Mariotte", „Turquoise". Dazu kommt noch der Verlust von „Saphir" und „E 15" vor Beginn des eigentlichen U-Bootskrieges gegen den Nachschub, so daß der Gesamtverlust 8 Boote beträgt (Karte 6).

Kapitel 13.

Die Festung Dardanellen während der Kämpfe des Sommers 1915.

Auf der Gallipoli-Halbinsel setzte sich während des ganzen Sommers 1915 mit zäher Verbissenheit der gewaltige Kampf fort, der mit der Landung der Engländer und Franzosen begonnen hatte und der sie in den ersehnten Besitz der Dardanellen bringen sollte. Mit dem gleichen unbezähmbaren Kampfwillen leistete die türkische Verteidigung erbitterten Widerstand. Die türkischen Truppen hatten auf allen Frontabschnitten unter dem heftigen Feuer der feindlichen Schiffe zu leiden. Zu jeder Tages- und Nachtzeit krepierten im Rücken und in der Flanke der türkischen Stellungen die Granaten leichter, schwerer und schwerster Kaliber. Die Wirkung war auf die türkischen Verteidiger um so bedeutender, als ihnen keine schweren Batterien zur Verfügung standen, welche das feindliche Feuer hätten erwidern können. Wie sorglos der Feind sich bewegen konnte und wie wenig er mit einer Gegenwehr rechnete, war daraus zu ersehen, daß seine Schiffe ohne besondere Sicherung, des Nachts sogar unabgeblendet, vor Sed ul Bahr zu Anker lagen. Admiral v. Usedom beschäftigte lange der Gedanke, wie diesem zunehmenden Druck auf die türkischen Linien begegnet werden könnte. Die schon seit geraumer Zeit beantragte Entsendung von U-Booten war vom Admiralstab in Berlin zwar zugesagt worden; der Zeitpunkt ihres Eintreffens war aber noch unbestimmt. Es waren auch nur kleine Boote zu erwarten, die mit der Eisenbahn nach Pola verladen und dort zusammengesetzt werden sollten. Ob sie sich bei ihren recht beschränkten Offensiveigenschaften zu einer nachhaltigen Beunruhigung der feindlichen Flotte eignen würden, war überdies fraglich. Der Ankunft eines großen Bootes konnte erst zu späterer Zeit entgegengesehen werden. Es wurde deshalb anfangs der Einsatz der kleinen Wachtorpedoboote erwogen und dazu das Einverständnis des Flottenchefs eingeholt. Wie wenig erfolgversprechend deren Verwendung aber war, bewies der Vorstoß des „Timur Hissar" im März 1915[1]). Anfang Mai befand sich Kapitänleutnant Firle, Halbflottillenchef der türkischen Torpedobootsflottille auf „Muavenet", einem bei Schichau in Elbing gebauten, 620 Tonnen großen Boot, zum U-Bootssuchdienst im Marmarameer. Am 9. Mai erhielt er aus Tschanak folgenden Funkspruch:

[1]) Siehe S. 71 und Bd. I S. 101 ff.

„Lage macht sehr nötig Nachtangriff auf feindliches Linienschiff Morto-Bucht. Wenn Instruktionen erlauben, sofort herkommen, deutsche Kommandanten und Rohrmeister für drei kleine Boote mitbringen. Generalinspektion."

Nach erteilter Zustimmung des Flottenkommandos traf „Muavenet" am 10. Mai in Tschanak ein. Nach seiner während mehrerer Nächte angestellten Beobachtung hielt der Halbflottillenchef es bei der Sorglosigkeit der vor der Meerenge liegenden feindlichen Schiffe für möglich, während der Dunkelheit zum Angriff zu kommen. Es wurde auf seinen Vorschlag von einem Versuch mit unzulänglichen Mitteln abgesehen. Er war der Ansicht, daß ein kampfkräftiges Torpedoboot mit größerer Geschwindigkeit und stärkerer Torpedoarmierung mehr Aussicht auf Erfolg haben würde als eins der kleinen Boote.

Über die Lage vor den Dardanellen heißt es in seinem Kriegstagebuch:

„Vor dem Eingang der Dardanellen sah man in einem Lichtermeer wie im Kieler Hafen die vereinigte englisch-französische Flotte mit ihren Transportschiffen liegen, die Engländer beginnend am europäischen Ufer vor Teke Burnu, daran anschließend die Franzosen, am Schluß der Linie »Askold«."

Sein Angriffsplan fand Billigung, und in der Nacht zum 13. Mai 1915 versenkte er durch drei Torpedotreffer das in der Mortobucht abgeblendet liegende englische Linienschiff „Goliath". Bei dem Untergang des 13 150 Tonnen großen Schiffes kamen 570 Mann ums Leben[1]).

Nach diesem schweren Verlust wurde das Verhalten der feindlichen Flotte erheblich vorsichtiger, zumal es nicht sofort bekannt wurde, daß ein Torpedoboot der Angreifer gewesen war. Jedenfalls begann der Feind nunmehr auch mit U-Bootsangriffen zu rechnen.

Inzwischen war in den kleinasiatischen Gewässern das erste kleine Unterseeboot, „UB 8", eingetroffen, und ihm folgte kurz darauf „U 21" unter Kapitänleutnant Hersing. Sein Erscheinen rief eine völlige Änderung der militärischen Lage hervor. Denn am 25. Mai fiel das englische Linienschiff „Triumph" vor Ari Burnu und am 27. Mai das englische Linienschiff „Majestic" den Torpedos von „U 21" zum Opfer[2]). Diese rasch aufeinanderfolgenden Verluste von drei Linienschiffen hatten eine wesentliche Entlastung der türkischen Stellungen zur Folge. Die Flotte wurde zurückgezogen und damit hörte die verlustreiche und nervenaufreibende Beschießung vorläufig auf. Erst als die deutschen Unterseeboote durch

[1]) Siehe Bd. I S. 138 ff.

[2]) Siehe Bd. I S. 149 ff.

zahlreiche feindliche Minen- und Netzsperren und scharfe Bewachung der Dardanelleneinfahrt in ihren Operationen stark behindert wurden, lebte die Tätigkeit der feindlichen Schiffsartillerie wieder auf.

Während aber der feindlichen Seite die Hilfsmittel der ganzen Welt zur Verfügung standen, gebrach es den Türken fast an allem. Es war daher unausbleiblich, daß alle militärischen Stellen an Material zur Verfügung stellten, was nur irgend entbehrt werden konnte. Auch die Meerengenverteidigung sollte in erhöhtem Maße Geschütze und Munition abgeben. Admiral v. Usedom glaubte dies jedoch in dem geforderten Umfange bei den Aufgaben, die an die Festung noch herantreten konnten, nicht bewilligen zu können. Er richtete deshalb am 25. Juni 1915 an den stellvertretenden Oberbefehlshaber ein Schreiben, in dem er die Lage der Festung und der Halbinsel in das richtige Licht setzte:

„Die Lage der Dardanellenverteidigung hat durch das Erscheinen der deutschen U-Boote eine durchgreifende Änderung erfahren. Bisher mußte damit gerechnet werden, daß ein Zurückgehen der 5. Armee von der Gallipoli-Halbinsel einen erneuten Vorstoß der feindlichen Flotte zur Folge haben würde. Die feindlichen Kriegsschiffe konnten, sowie die Höhen von Tenker im Besitz des Feindes waren, indirekt die asiatischen Küstenbatterien einschießen und dann in die Meerenge eindringen, um die Minen wegzuräumen. Seitdem aber die U-Bootsgefahr besteht, kann sich der Gegner nicht auf eine indirekte Beschießung durch Kriegsschiffe in der bisherigen Weise, d. h. vom stilliegenden oder verankerten Schiff aus einlassen, ohne erneute Verluste an Schiffen in Kauf zu nehmen. Zur Sicherung der schießenden Schiffe gegen U-Boote werden aber, außer daß sich die Schiffe in Bewegung befinden, zahlreiche Zerstörer gebraucht, deren Zahl beim Gegner beschränkt ist. Zudem ist diese Sicherheit auch weit davon entfernt, einen vollkommenen Schutz zu bieten.

„Der Gegner weiß dies und wird dementsprechend zurückhaltend bleiben, wie ja auch bei den heftigen Kämpfen vom 20. bis 22. Juni im Südabschnitt die feindliche Flotte untätig blieb.

„Unter diesen Umständen wird sich die Verteidigung des Fahrwassers und der Minensperren vom asiatischen Ufer aus noch geraume Zeit durchführen lassen, auch wenn das europäische Ufer der Meerenge in Feindes Hand fallen sollte. Die für das Wegräumen der Minen vom Feinde vorauszuschickenden leichten Streitkräfte (Zerstörer, Minensuchdampfer) werden durch verdeckt aufgestellte Artillerie solange abgewehrt werden können, bis alle Batterien der asiatischen Seite zum Schweigen gebracht sind. Wenn aber keine großen Kriegsschiffe des Gegners zum indirekten

Schießen herankommen, oder wenn sie bei dem Versuch wirksam gestört werden, müßte das Niederkämpfen unserer asiatischen Batterien den feindlichen Batterien zufallen. Der Gegner hat, soweit beobachtet, keine schwerere Artillerie als die 15 cm-Feldhaubitzen ausgeschifft. Diesen Batterien gegenüber werden sich namentlich unsere beweglichen Batterien durch häufigen Stellungswechsel längere Zeit halten können.

„Endlich wird es, solange noch bewegliche Artillerie auf asiatischer Seite feuert, selbst nach Aufräumung der Minen immer möglich sein, den Gegnern die Benutzung der Meerengen streitig zu machen. Jeder Dampfer, der die Meerengen passieren will, kann durch versteckt aufgestellte Artillerie angehalten und versenkt werden, ohne daß selbst Kriegsschiffsgeleit das ohne weiteres hindern kann. Ohne Dampferverkehr hat aber die ganze Öffnung der Meerenge für den Gegner keinen Wert, sogar die feindliche Flotte kann sich nicht lange innerhalb der Meerenge aufhalten, wenn es gelingt, jeden Dampferverkehr zu unterbinden. Dazu ist aber erforderlich, daß bei Eintritt dieser Lage noch genügend bewegliche Artillerie mit ausreichender Munition auf asiatischer Seite vorhanden ist.

„Von einer weitergehenden Schwächung der Artillerie dieses Ufers muß daher dringend abgeraten werden."

Für Enver Pascha kam aber der Gedanke, daß die 5. Armee sich nicht würde halten können, gar nicht in Betracht. Er befand sich in dieser Hinsicht mit dem Marschall Liman v. Sanders trotz mancher sonstiger Meinungsverschiedenheiten völlig in Übereinstimmung. Infolgedessen lehnte er planmäßige Vorbereitungen für den Fall der Räumung des europäischen Ufers durch die türkische Verteidigung ab. Es sollten vielmehr der 5. Armee die von ihr angeforderten Geschütze und Munition übergeben werden. Bis Ende Juli waren abgegeben worden:

1. bereits vor dem 1. April 1915:
   5—12 cm-Feldhaubitzen L/11,6,
   5—10,5 cm-SK-Haubitzen,
   5—15 cm-K L/14;
2. nach Beginn der Kämpfe auf der Gallipoli-Halbinsel:
   14—21 cm-Mörser mit 548 Schuß,
   8—15 cm-Feldhaubitzen C 93 mit 2118 Schuß,
   3—15 cm-SK-Haubitzen L/14 = 2024 =
   2—12 cm-SK-Haubitzen = 260 =
   6—12 cm-Feldhaubitzen = 1178 =
   12—12 cm-K L/24 = 3000 =

3—10,5 cm-SK L/35	mit	577	Schuß,	Schiffsgeschütze in fahrbaren Lafetten
2—10,5 cm-SK L/45	=	1000	=	
3— 8,8 cm-SK L/45	=	600	=	
13— 8,7 cm-Mantelgeschütze	=	4300	=	
4— 3,7 cm-SK	=	2000	=	
12— 4,7 cm-SK	=	1830	=	
4—15 cm-Mörser	=	600	=	vom Bosporus.

An den Kämpfen der Landfronten konnte sich die Festung nur in beschränktem Umfange beteiligen. Gegen die Südfront bei Sed ul Bahr konnten die im Intepe-Abschnitt stehenden Geschütze wirken. Zu diesem Zweck wurden immer mehr Batterien nach dem hoch auf dem asiatischen Ufer belegenen Intepe vorgezogen. Für die Wahl der Geschütze war nicht so sehr die Wirkung des Kalibers als vielmehr die Frage maßgebend, für welche Rohre noch Munition in nennenswerten Mengen vorhanden oder zu beschaffen war. Bis Ende Juli waren im Intepe-Abschnitt im ganzen in Stellung gebracht:

2—21 cm-K L/22 aus der inneren Festung, die später durch 24 cm ersetzt wurden,
1—15 cm-SK L/45 von „Goeben", Jawus[1])-Batterie genannt,
4—15 cm-SK L/40, Schakaltepe-Batterie,

ferner fahrbare Batterien:

4—12 cm-K L/30,
5—12 cm-K L/20,
3— 8,8 cm-SK L/45 von „Goeben",
4— 7,5 cm-SK-Feldgeschütze.

Zur dauernden Beobachtung der feindlichen Schiffsbewegungen und der Vorkommnisse an den Ausschiffungshäfen der Sed ul Bahr-Spitze wurden Beobachtungsstellen bei Jenischehir in der Nähe von Kum Kale und bei Gaba Tepe auf der Gallipoli-Halbinsel eingerichtet. Diese wurden mit Seeoffizieren und seemännischem Personal besetzt, das von der Flotte zur Verfügung gestellt wurde. Die Beobachtungen von Jenischehir aus waren für die Unternehmungen der deutschen U-Boote von besonderem Werte, weil man von dort einen freien Überblick über alles hatte, was an der Südspitze der Gallipoli-Halbinsel und in der Dardanelleneinfahrt vor sich ging. Auch die Schiffsbewegungen zwischen Tenedos, Imbros und der Küste der Halbinsel waren bei sichtigem Wetter gut zu erkennen. Es ist das Verdienst des dortigen Beobachtungsoffiziers, daß die vom Feind in der Dardanelleneinfahrt später ausgeführten Sperrmaßnahmen sofort erkannt

[1]) „Goeben" hatte in der Türkei den Namen „Jawus Sultan Selim" erhalten.

wurden, und daß dementsprechend die Verwendung der U-Boote danach eingerichtet werden konnte. Der Beobachtungsstand von Jenischehir wurde gleichzeitig als vorgeschobener Stand zur Leitung der Intepe-Batterien mit Erfolg benutzt. Die Wirkung der Batterien war zum Teil recht gut. Feindliche Artilleriestellungen, Munitions- und Marschkolonnen, Lager, Depots, Flieger, Zerstörer und besonders die löschenden Dampfer und die Landungsbrücken wurden, soweit es die knappe Munition zuließ, unter Feuer genommen. Als Beobachtungsoffizier in Jenischehir waren nacheinander die Leutnante zur See Brandt und Krieger, später die Leutnante zur See Wolfram und v. Usedom tätig. Für die Größe des Schadens, den diese Batterien dem Feinde zufügten, sprachen außer der eigenen Beobachtung das lebhafte Feuer, das der Feind immer wieder gegen Intepe richtete, sowie die fortgesetzten Flugzeugangriffe. Beschädigungen blieben auch nicht aus. Von den beiden 21 cm, die mit Rücksicht auf ihre Schußweite nicht verdeckt aufgestellt werden konnten, war in der Regel ein Geschütz unbrauchbar. Es gelang aber stets, diese Geschütze durch Reserveteile von anderen Batterien wieder gefechtsbereit zu machen. Die fahrbaren Batterien wechselten häufig ihre Stellungen. Die Bespannung bestand zwar nur aus Wasserbüffeln und, obwohl diese sich als Zugtiere nur beschränkt verwenden ließen, glückte es doch, die neuen Stellungen einzunehmen. Ernstere Ausfälle konnten auf diese Weise vermieden werden.

Im Laufe des Monats Juli häuften sich die Nachrichten, daß der Feind Vorbereitungen zu einer neuen Landung und zu einem allgemeinen großen Angriff träfe, der ihn endlich in den Besitz der Gallipoli-Halbinsel bringen sollte. Admiral v. Usedom erließ am 25. Juli einen Operationsbefehl, der diese Lage berücksichtigte.

Es heißt darin:

„1. Die Nachrichten mehren sich, daß der Gegner in Kürze einen neuen allgemeinen Angriff beabsichtigt. Es verlautet, daß dabei mit Land- und Seestreitkräften gleichzeitig vorgegangen werden soll.

2. Es ist nicht wahrscheinlich, daß der Gegner versuchen wird, die Durchfahrt durch die Meerengen mit einem plötzlichen Vorstoß von Schiffen zu erzwingen. Bevor er überhaupt die Meerenge mit größeren Seestreitkräften betritt, wird er nach Minen suchen müssen. Diese Vorbereitung muß bemerkt und bekämpft werden. Wahrscheinlich wird der Gegner zu Lande mit starken Kräften angreifen, zugleich beide Flügel der türkischen Landstellungen mit Schiffen flankierend unter Feuer nehmen und die vorgeschobenen anatolischen Batterien niederzuhalten suchen, um seine Landstreitkräfte zu entlasten. Daneben wird vielleicht eine indirekte Beschießung

der Innenwerke stattfinden. Aufgabe der Festung ist in diesem Falle die Entlastung des Südabschnittes.

3. Die Bekämpfung und Vertreibung der Minensuchfahrzeuge ist Aufgabe der Sperrbatterien, die ihr Augenmerk besonders auf Zerstörer, Fischdampfer, Sperrbrecher und Scheinkriegsschiffe zu richten haben. Von den vorgeschobenen Batterien dürfen nur die leichten Kaliber auf Minensuchfahrzeuge feuern und auch nur dann, wenn es sich um langsam fahrende Ziele handelt, da gegen schnellfahrende Ziele, wie z. B. vorstoßende Zerstörer, von indirektem Feuer keine Wirkung zu erwarten ist.

Den vorgeschobenen anatolischen Batterien fällt in erster Linie die Aufgabe der Entlastung des Südabschnittes zu, und zwar durch den Kampf gegen die feindlichen Schiffe, soweit sie die Landfront beschießen, und gegen die feindlichen Artilleriestellungen, Kolonnen, Reserven usw., die Transportdampfer und die Ausladung.

Gegen feindliche Schiffe feuern nur die schweren Kaliber (von 15 cm aufwärts), gegen die Zerstörer die leichten (von 12 cm aufwärts). Wenn Intepe selbst von Schiffen beschossen wird, und auch wenn die feindlichen Schiffe in die Meerenge eindringen, ist zunächst der Kampf gegen die Landziele fortzusetzen. Die inneren Batterien und Verteidigungsanlagen sind stark genug, um den Feind am Durchstoßen zu verhindern. Nur die 21 cm-Intepe-Geschütze sollen, wenn feindliche Schiffe in ihren Schußbereich kommen, jedesmal diese Gelegenheit zur Schädigung feindlicher Seestreitkräfte ausnutzen.

Für alle übrigen Batterien bleibt es bei den bisherigen Befehlen: Feindliche Schiffe werden beschossen, sowie sie in den Bereich der Batterien kommen.

4. Die Seeflugzeuge werden, falls das Ballonschiff in Sicht ist, auf dieses, im übrigen auf die vordersten Schiffe zum Bombenangriff angesetzt und gehen darauf nach der Landungsstelle zurück, wo sie weitere Befehle abwarten.

5. Treibminen werden nach Ermessen des Wasserbefehlshabers außerhalb der Sperre I geworfen, sobald mehrere feindliche Kriegsschiffe (nicht Torpedoboote) vor oder in der Einfahrt festgestellt sind.

6. Über eventuelle Beteiligung eigener Seestreitkräfte an der Verteidigung erfolgt besonderer Befehl."

Die erwartete große englische Offensive begann am 6. August 1915. Sie wurde an der Südfront durch ein heftiges Feuer schwerer Geschütze eingeleitet, dem bald ein stürmischer Angriff auf die türkischen Stellungen folgte. Da längere Wochen hier vorwiegend Ruhe geherrscht hatte, besaßen die Türken eine verhältnismäßig große Munitionsmenge, mit der sie das

Feuer energisch erwidern konnten. Trotz mehrfacher erneuter Angriffe blieben die Erfolge aus, und nach schweren Verlusten — eine englische Brigade verlor bei einer Gefechtsstärke von 3000 Mann 2000 — wurden hier am 7. August alle weiteren Angriffe eingestellt.

Bei Ari Burnu—Gaba Tepe war es den Engländern geglückt, seit dem 3. August rund 7000 Mann, 40 Geschütze und große Mengen von Munition und Kriegsmaterial während der Nächte unbemerkt an Land zu bringen. Während die Angriffe auf der Südfront nur zur Ablenkung dienen sollten, war hier ein Hauptschlag vorgesehen. Am 6. August setzte auch hier die neue Offensive ein, und zwar, zur Ablenkung der Verteidiger, mit verhältnismäßig starken Kräften gegen den linken türkischen Flügel, wo auch Erfolge erzielt wurden, so daß die Türken gezwungen waren, Verstärkungen dorthin zu schicken. Der Hauptangriff war aber gegen den rechten türkischen Flügel gerichtet. Hier war das Ziel des Feindes die Gewinnung der die ganze Halbinsel beherrschenden Höhe des Kodscha Dschemendag. Ganz frische Truppen trugen den Angriff gegen die steilen Höhen nach starker Artillerievorbereitung mit größtem Schneid und Unerschrockenheit vor. Die schwache Verteidigung, die sich mit zäher Verbissenheit zur Wehr setzte, wurde letzten Endes überwältigt, und schon hatten englische Soldaten den Berg erklommen und damit den Schlüssel zum endgültigen Siege in der Hand. Zu ihren Füßen lag die ganze Halbinsel, sie blickten in die Dardanellen, die Küstenwerke waren einzusehen und der Achi Baba, der die Südfront beherrschte und noch in türkischem Besitz war, konnte von hier aus unter Feuer genommen werden. So hätte es werden können, wenn nicht plötzlich eine Salve 30,5 cm-Granaten, wahrscheinlich versehentlich von den Schiffen gefeuert, in den eigenen englischen Linien Unheil und Verderben verbreitet hätte. Die durch die furchtbare Augusthitze schon völlig erschöpften und halb verdursteten Truppen fluteten zurück und sind nie wieder auf diese entscheidende Höhe gelangt. Denn nun setzte unter dem Oberstleutnant Mustapha Kemal der Gegenangriff ein, der dem neuen Vordringen des Feindes ein Ziel setzte. Vier Tage lang hatten an diesem Frontabschnitt die wütenden Kämpfe gedauert und ungeheuer waren die Verluste auf beiden Seiten. Die Engländer hatten hier nutzlos 12 000 Mann geopfert, während mit fast ebenso großen Verlusten der Türken, 10 000 Mann, die drohende entscheidende Niederlage abgewendet war.

Inzwischen waren neue feindliche Truppen zur Landung an einer fast völlig unverteidigten Stelle in Bewegung gesetzt. In der Frühe des 7. August waren sie in und bei der Suvla-Bucht ausgeschifft (Skizze 4). Die Erfahrungen der Landung im April waren ausgenutzt worden und das Unternehmen war infolgedessen vorzüglich vorbereitet. Aus der Heimat

waren Motorleichter und praktisch gebaute Fahrzeuge geschickt, die es den Mannschaften ermöglichen sollten, trockenen Fußes an Land zu kommen. Die Landung ging ungestört vom Feinde an mehreren Stellen vor sich. In kurzer Zeit waren mehrere tausend Mann an Land, nur in der Suvla-Bucht selbst entstanden Verzögerungen dadurch, daß Fahrzeuge auf Minen liefen. Von seiten der Türken erfolgten keine Gegenangriffe, denn es befanden sich hier nur schwache Kräfte, 2000 Mann unter Oberstleutnant Willmer, die sich auf das ansteigende, mit Gestrüpp bewachsene Gelände zurückzogen. Trotzdem aber rückte der Gegner nicht vor, sondern ließ nicht wieder einzubringende wertvolle Stunden verstreichen, bevor er den Vormarsch antrat. Die türkischen Verstärkungen, die von Konstantinopel unterwegs waren, ließen aber auch auf sich warten, und erst am 9. August kam es zu heißen Kämpfen, die auf türkischer Seite wieder von Oberstleutnant Mustapha Kemal geleitet wurden, dem Marschall Liman v. Sanders nach dem Versagen des Divisionskommandeurs hier den Oberbefehl übertragen hatte. Trotz aller Tapferkeit gelang es den Engländern nun nicht mehr, irgend welche Erfolge zu erzielen. Bis Mitte August dauerten hier die beiderseits sehr verlustreichen Kämpfe, dann erstarrten auch hier, wie an den übrigen Punkten, die Fronten. Die Gesamtverluste dieser Augustkämpfe waren auf beiden Seiten gewaltige. Die Türken hatten 40 000 Mann geopfert. Die Engländer hatten mit 120 000 Mann die Kämpfe am 6. August begonnen. Ihre Verluste betrugen 47 000 Mann, ohne daß ein Erfolg erzielt worden wäre. Der veranschlagte Verlust hatte nur 9000 Mann[1]) betragen.

[1]) Zahlenangaben nach Mühlmann.

Kapitel 14.

Die Festung Dardanellen bis zur Räumung der Gallipoli-Halbinsel.

Der große Mißerfolg der Engländer und Franzosen an den Dardanellen war von ausschlaggebendem Einfluß auf die Haltung Bulgariens geworden. Im letzten Balkankrieg war es zwischen diesem aufstrebenden Staat und seinen bisherigen Verbündeten Griechenland, Serbien und Rumänien wegen Verteilung der Beute zu kriegerischen Auseinandersetzungen gekommen. Er hatte der Übermacht weichen und seine Fahnen einrollen müssen, um sie bei günstiger Gelegenheit wieder zu entfalten. Dieser Augenblick war jetzt gekommen. Der vermittelnden Tätigkeit des deutschen Botschafters in der Türkei gelang es sogar, ein Einvernehmen zwischen den ehemals erbitterten Feinden, der Türkei und Bulgarien, herzustellen; allerdings mußte erstere sich dazu verstehen, eine Gebietsberichtigung an der türkisch-bulgarischen Grenze bei Adrianopel vorzunehmen. Das Königreich schloß mit dem Deutschen Reich, Österreich-Ungarn und der Türkei ein Bündnis, das in Kraft trat, als von den Verbündeten Vorbereitungen zur Niederwerfung Serbiens getroffen wurden. Dieser unter dem Oberbefehl des Generalfeldmarschalls v. Mackensen durchgeführte glänzende Feldzug öffnete endlich den so lange verschlossenen Weg nach Konstantinopel. Dem bisher von Mitteleuropa fast hermetisch abgeschlossenen türkischen Kriegsschauplatz konnte nun in absehbarer Zeit Kriegsmaterial zugeführt und personelle Unterstützung zuteil werden. Von der deutschen Obersten Heeresleitung wurde die Befreiung der bisher mit so vielen Opfern von den tapferen Bundesgenossen verteidigten Dardanellen als hervorragend wichtiges Operationsziel angesehen. Der auf der Gallipoli-Halbinsel stehende Feind sollte möglichst bald angegriffen und zur Aufgabe seiner Stellung gezwungen werden. Dazu war in erster Linie die Entsendung schwerer Artillerie nötig. Über die Aussichten eines Erfolges waren die Ansichten jedoch noch geteilt. In türkischen Kreisen rechnete man, wohl nicht mit Unrecht, damit, daß die Engländer noch einen großen allgemeinen Angriff, unter gleichzeitigem Einsatz der Flotte, vornehmen würden. Zuverlässige Nachrichten schienen dies zu bestätigen.

Admiral v. Usedom beurteilte diese Nachrichten, aber auch die Möglichkeit, den Feind mit Gewalt zum Abzug zu zwingen, mit Recht sehr

skeptisch. In einem Immediatbericht vom 31. Oktober 1915 an den Kaiser heißt es:

„Der erwartete große Angriff gegen die Landfronten hat nicht mehr stattgefunden, nachdem das mit der neuen Landung am 7. August einsetzende Vorgehen nördlich der Ari Burnu-Front zum Stehen gebracht war. Ende September mehren sich die Meldungen vom Abtransport von Truppen und Fahrzeugen. Nachrichten aus Saloniki bestätigen, daß Truppen aus den Dardanellenfronten dorthin gezogen sind. Ich halte es aber nicht für wahrscheinlich, daß der Gegner seine Stellungen ohne harten Kampf räumt. Um ihn hinauswerfen zu können, bedarf es in erster Linie der sehr gründlichen Artillerievorbereitung, für die die hier vorhandene Munition noch nicht ausreicht."

In England waren unterdessen Erwägungen mancher Art angestellt, wie das Dardanellen-Unternehmen zu einem befriedigenden Ende geführt werden könnte[1]). General Sir Ian Hamilton hatte Anfang September eine Verstärkung seiner Streitkräfte um 50 000 Mann gefordert und vorgeschlagen, nach deren Heraussendung die Suvla- und Ari Burnu-Stellungen erneut anzugreifen. Bei dieser Gelegenheit wies er darauf hin, daß Vorbereitungen für den Winter getroffen werden müßten. Währenddessen machte die französische Oberste Heeresleitung den Vorschlag, die beiden französischen Divisionen, welche im Südabschnitt der Halbinsel mit eingesetzt waren, herauszuziehen und dafür vier französische Divisionen erneut auf dem asiatischen Ufer zu landen. Dieser Vorschlag wäre vielleicht geeignet gewesen, dem Feldzug eine andere Wendung zu geben. Die Absicht konnte aber nach Ansicht der französischen Obersten Heeresleitung erst dann durchgeführt werden, wenn die auf dem westlichen Kriegsschauplatz im September 1915 begonnene Offensive gegen die deutsche Front von Erfolg gekrönt sein würde. Der Verlauf der Ereignisse in Frankreich hatte jedoch zur Folge, daß die Truppen nicht zur Verfügung gestellt werden konnten. Mittlerweile war aber der Feldzug gegen Serbien unter Mitwirkung Bulgariens in siegreichem Fortschreiten; für England und Frankreich kam es nun darauf an, Griechenland auf ihrer Seite zum Eingreifen zu veranlassen, um die serbische Front zu entlasten.

Die serbische Armee war dem Zusammenbruch nahe. Um sie vor einer Katastrophe zu bewahren, mußte sie mit frischen Truppen und Kriegsbedarf unterstützt werden. Eigene Häfen standen den Engländern und Franzosen nicht zur Verfügung. Daher richteten sie ihr Augenmerk auf den günstig gelegenen griechischen Hafen Saloniki. Mit der Besetzung dieses neutralen Gebiets sollte neben der militärischen Verwendung als

[1]) Dardanelles Commission II Nr. 118.

Ausschiffungsplatz der Zweck verbunden werden, einen Druck auf Griechenland auszuüben. Die Hoffnung, Griechenland gefügig zu machen, verwirklichte sich allerdings nicht. Zur Besetzung von Saloniki wurden je eine englische und eine französische Division aus der Gallipolifront herausgezogen. Die Franzosen zogen auf Grund der militärischen Lage ihren Vorschlag, neue Divisionen auf dem asiatischen Ufer zu landen, zurück und vertraten nunmehr den Standpunkt, daß es für die kommenden Ereignisse von besonderer Bedeutung sein würde, bei Saloniki starke Kräfte zur Verfügung zu haben. Damit war die Aufgabe des Gallipolifeldzuges eigentlich schon entschieden, denn auch die von General Hamilton nach dem Mißerfolg im August geforderten Verstärkungen von 50 000 Mann waren abgelehnt worden. Die Bedeutung, welche die französische Heeresleitung der Unterstützung des serbischen Feldzugs beimaß, wirkte sich auf die Entschließungen des englischen Kriegskabinetts aus. Wenn auch noch nicht offen davon gesprochen wurde, so schien man sich doch allmählich darüber klarzuwerden, daß die Gallipoli-Halbinsel geräumt werden mußte. Denn zwei gleichzeitige Diversionen im Orient konnte man sich nicht leisten. Anfang Oktober 1915 erging der Befehl, zwei englische Divisionen nach Saloniki abzutransportieren. Am 12. Oktober wurde zum erstenmal von „Räumung" gesprochen. Lord Kitchener fragte bei General Sir Ian Hamilton an, mit welchen Verlusten bei einer möglichen Räumung zu rechnen wäre. Die Antwort war wenig erfreulich, denn der Armeebefehlshaber glaubte mit einem Verlust von etwa der Hälfte der Truppen rechnen zu müssen. Die Höhe der Verluste hinge vom Wetter und andern nicht vorherzusehenden Faktoren ab. Er setzte hinzu, daß er eine Räumung der Gallipoli-Halbinsel für undenkbar hielte. Darauf wurde er Mitte Oktober 1915 abberufen; zu seinem Nachfolger wurde General Monro ernannt. Bevor dieser die Ausreise antrat, erhielt er von Lord Kitchener den Auftrag, umgehend zu berichten, ob das Dardanellenunternehmen fortzusetzen oder aufzugeben wäre. Sein Gutachten, das er schon wenige Tage nach seiner Ankunft am 31. Oktober erstattete, ging dahin, daß er die Räumung der Halbinsel empfahl. Neben rein militärischen Gesichtspunkten war es der schlechte Gesundheitszustand der englischen Truppen, der den General veranlaßte, die Räumung zu befürworten. In den ersten drei Oktobertagen hatten die englischen Truppen allein an der Suvla-Bucht 1800 Kranke gehabt. Mit dem Einsetzen der schlechten Jahreszeit fielen an den Fronten an einzelnen Tagen bis zu 1000 Mann durch Krankheiten aller Art aus. Lord Kitchener ging aber auf den Räumungsvorschlag nicht sofort ein. Er beauftragte am 3. November 1915 General Birdwood, der General Monro schon nach

wenigen Tagen als Armeebefehlshaber abgelöst hatte, mit dem Flottenchef die Durchführbarkeit eines neuen Vorstoßes der Flotte gegen die Meerenge zu besprechen. Er selbst reiste am 4. November nach den Dardanellen ab, um sich persönlich an Ort und Stelle über die Lage zu unterrichten.

Auf der Flotte setzte sich der Chef des Stabes, der tatkräftige Kommodore Keyes, mit Nachdruck für einen erneuten Durchbruchsversuch ein. Er und Admiral Wemyß, Chef des Stützpunktes in der Mudros-Bucht, waren überzeugt, daß eine Wiederholung der Aktion vom Frühjahr jetzt von Erfolg gekrönt sein würde, zumal an Land eine große Streitmacht zur Mitarbeit und Unterstützung vorhanden war. Nach dem Versagen der großen Offensive im August waren beide davon überzeugt, daß nur ein erneuter Vorstoß der Flotte den Sieg erringen konnte. Der Flottenchef, Vizeadmiral de Robeck, war dagegen völlig anderer Ansicht. Er vertrat den Standpunkt, daß, selbst wenn es einigen Schiffen glücken sollte, ins Marmarameer zu gelangen, damit noch keine Sicherheit für die freie Durchfahrt durch die Dardanellen gegeben war, solange noch eins der Küstenwerke intakt war. Den erneuten Versuch zu ihrer Niederkämpfung hielt er aber nach den Erfahrungen des 18. März und dem inzwischen erfolgten weiteren Ausbau der Küsten- und Unterwasserverteidigung nicht für aussichtsvoll. Immerhin wollte er aber die Auffassung seines Chefs des Stabes und des Admirals Wemyß nicht achtlos beiseite schieben. Er entsandte vielmehr Kommodore Keyes nach London, der in der Admiralität und bei der Regierung seine Vorschläge zur Sprache bringen sollte. Die Reise fand Ende Oktober statt. Kommodore Keyes fand in London großes Verständnis für seinen Vorschlag, und er glaubte schon, daß die Genehmigung für einen neuen Flottenvorstoß erteilt werden würde. Die endgültige Entscheidung sollte aber den Besprechungen von Lord Kitchener bei seiner Anwesenheit auf dem Kriegsschauplatz vorbehalten bleiben.

Dieser kam an Ort und Stelle zu der Überzeugung, daß die Räumung der Gallipoli-Halbinsel zu einer unumgänglichen Notwendigkeit geworden war. Die englischen Linien waren nicht tief genug gegliedert, um dem zu erwartenden deutschen Angriff gewachsen zu sein. Trotzdem wurde die Räumung nicht sofort befohlen, sondern nach vielen Besprechungen wurde die Entscheidung in der Schwebe gelassen. Am 23. November trat Lord Kitchener die Rückreise an. General Monro war von ihm zum Oberkommandierenden aller Streitkräfte im Osten ernannt, General Birdwood zum Befehlshaber der Gallipoli-Truppen mit dem Sonderauftrag, die Räumung vorzubereiten und durchzuführen.

Wie schwierig die Lage für die Truppen während der schlechten Jahreszeit zu werden drohte, hatte ein am 17. und 18. November tobendes

Unwetter gezeigt. Ein schwerer Weststurm, der 13 Stunden lang wehte, richtete unter den Leichtern, kleinen Fahrzeugen und an den Ausschiffungsplätzen vielen Schaden an. Eine große Zahl leichter Fahrzeuge ging verloren, die bei Gaba Tepe erbauten Brücken wurden völlig zerstört, ähnlich sah es in der Suvla-Bucht aus.

Dieser Sturm wurde aber weit überboten durch ein Unwetter, das am 26. November über der Halbinsel tobte. Schwerer, 24 Stunden lang herrschender Südsturm war von wolkenbruchartigen Regengüssen begleitet, die Gräben und Unterstände unter Wasser setzten. Nach einer kurzen Pause brachte ein eisiger Nordsturm bittere Kälte mit heftigem Schnee und Frost. Drei volle Tage hielt das Unwetter an. Die Gefechtstätigkeit hörte völlig auf, jeder hatte genug damit zu tun, sich vor den Unbilden des Wetters einigermaßen zu schützen. Am meisten litten die englischen Truppen im Gebiet der Suvla-Bucht. In den Gräben ertranken Freund und Feind und viele starben an Entbehrungen. Die Engländer gaben ihre Verluste mit 200 Toten, 5000 schwer Fronterkrankten und 5000 an anderen Krankheiten Leidenden an. Die Verluste auf türkischer Seite waren nicht weniger schwer. Auch gingen während dieser Tage viele Fahrzeuge verloren, darunter ein Torpedoboot.

Am 7. Dezember 1915 fiel in London die Entscheidung. Das Kabinett ordnete an, daß noch vor Ende des Jahres die Stellungen an der Suvla-Bucht und bei Ari Burnu geräumt werden sollten. Dagegen sollte die Südspitze gehalten werden, um eine Kontrolle über die Einfahrt und damit über Ein- und Auslaufen der Unterseeboote zu haben. Jedoch wurde auch diese Absicht nach kurzer Zeit fallen gelassen und die völlige Räumung beschlossen. Damit war auch der Plan für einen neuen Flottenvorstoß endgültig aufgegeben.

Bis es aber zur Räumung kam, fanden noch heftige Kämpfe statt, in welche die Meerengenverteidigung nach Maßgabe der ihr zu Gebote stehenden Mittel tatkräftig eingriff. Oberstleutnant Wehrle war im Laufe des Sommers als Befehlshaber der schweren Artillerie zur 5. Armee kommandiert worden; ihn ersetzte vorübergehend ein türkischer Major. Da vorauszusehen war, daß der Intepe-Abschnitt eine besondere Bedeutung[1]) gewinnen würde, wurde er Mitte November 1915 dem Kapitänleutnant Nitzsche, bisher Kommandant von Fort Anatoli Hamidie, übertragen. Die Unterstützung, welche der 5. Armee durch die Geschütze des Intepe-Abschnitts in ihrem Kampf gegen die feindliche Südstellung bisher zuteil geworden war, konnte jetzt, im Hinblick auf die zu erwartende reichlichere Zufuhr an Munition und Ergänzung an Geschützen, noch weiter ausgebaut werden.

[1]) Über die Wichtigkeit des Intepe-Abschnitts und seine Armierung siehe S. 155.

Durch die flankierende Lage seiner Batterien, verbunden mit der in Jenischehir besonders günstig gelegenen Beobachtungs- und Feuerleitungsstelle, war der Intepe-Abschnitt trotz seiner beschränkten Munitionsmenge dem Feind schon in den vergangenen Monaten ein sehr gefährlicher Gegner gewesen.

Das bisherige Verfahren, daß unter Leitung der einzelnen Kommandeure jede Batterie für sich feuern durfte, wurde aufgegeben. Der Beobachtungsoffizier bei Jenischehir, in der Nähe von Kum Kale, wurde in das System eingeschaltet. Von dort wurde eine telephonische Verbindung, wenn auch aus Mangel an geeignetem Material in einfachster Form, nach den einzelnen Batteriestellungen hergestellt. Die von Jenischehir aus vorzügliche Möglichkeit der Aufschlagbeobachtung wurde zur Durchführung des Schießens ausgenutzt. Zwei Tage lang schwiegen die Batterien; durch Feuerleitungsübungen wurde während dieser Zeit der ganze Apparat gut eingearbeitet. Bei Wiederaufnahme der Beschießung zeigte es sich, daß ihre Wirkung wesentlich größer als früher war. Sobald der Beobachtungsoffizier, Leutnant zur See v. Usedom, Ausladetätigkeit oder besondere Bewegungen beim Feinde erkannte, benachrichtigte er sofort den Abschnittskommandeur. Mit dem Scherenfernrohr konnte er alle an den Ausladestellen sich abspielenden Ereignisse gut beobachten. Entwickelte sich dort irgendwelche außergewöhnliche Tätigkeit, so wurden die in den Häfen liegenden Boote und die arbeitenden Mannschaften sofort unter Feuer genommen. Um auch während der Nacht die Arbeiten möglichst zu stören, wurden die Brücken während der Dunkelheit unter Streufeuer gehalten. Daß dem Feind diese Feuertätigkeit recht unangenehm wurde, war daraus zu erkennen, daß seine Landbatterien und die Monitore den Intepe-Abschnitt unter schwerstem Feuer hielten, zu dessen Verstärkung gegen Ende des Jahres auch Linienschiffe herangezogen wurden. Die Beschießungen wurden vom Feinde mit großem Munitionsaufwand und Fliegerbeobachtung durchgeführt. Trotzdem fiel mit Ausnahme einer 21 cm-Kanone kein Geschütz aus. Dies war dem Umstande zuzuschreiben, daß die Geschütze verdeckt hinter Höhenzügen, teilweise auch vereinzelt und der Eigenart des Geländes angepaßt, aufgestellt waren. Das im Umkreise von Hunderten von Metern rings um die Batterien durch Geschosse größten Kalibers aufgewühlte Erdreich zeigte, wie schwer das feindliche Feuer war. In der Nähe der Jawus-Batterie, deren einziges 15 cm-Geschütz ungedeckt stand, war ein Scheingeschütz aufgestellt worden. Bei jedem 15 cm-Schuß wurde bei diesem eine weithin sichtbare Pulverladung abgebrannt, die das feindliche Feuer in dem Maße auf sich zog, daß das „Goeben"-Geschütz unbeschädigt blieb. Die Jawus-Batterie, die unter der Leitung des Leutnants d. Res. M. A.

Jörß stand, wurde in erster Linie eingesetzt, wenn Kap Teke beschossen werden sollte. Wie sehr gerade dies eine 15 cm-Geschütz dem Feinde unbequem geworden war, erfuhr man aus Briefen englischer Soldaten. Im November 1915 war beim Hersingstand[1]) im Golf von Saros ein englischer Postsack angetrieben. Die Briefschreiber teilten ihren Angehörigen mit, daß die Artillerie der Intepe-Gruppe, besonders aber Beachy Bill (Jawus-Batterie), ihnen empfindlichen Schaden zufüge. In der Tat waren dem Feinde Ausladetätigkeit und Heranschaffen des Nachschubs nach der Kampffront durch die Tätigkeit des Intepe-Abschnitts erheblich erschwert worden. Die feindlichen Landbatterien und Schützengräben hatten, soweit sie im Schußbereich lagen, ebenfalls unter dem Feuer von Intepe zu leiden gehabt. Das näher gelegene Sed ul Bahr konnte von der Schakeltepe-Batterie (4—15 cm-SK L/40) wirksam unter Feuer genommen werden. Wegen der geringen Munitionsmenge, die für jeden Tag zur Verfügung gestellt werden konnte, mußte in besonders günstigen Fällen auf den eisernen Bestand zurückgegriffen werden.

Die Ergänzung der Munition und die Beschaffung der Verpflegung waren immer noch äußerst schwierig. Zum Heranschaffen der Lebensmittel waren drei Ochsenwagen vorhanden. In tagelang dauernden Fahrten mußte die Verpflegung aus den Dörfern Kleinasiens beschafft werden; der Nachschub war um so schwieriger, als die nur in geringer Zahl vorhandenen Zugtiere wegen Mangel an gutem Futter kraftlos waren. Für die wenigen deutschen Mannschaften konnte eine im allgemeinen hinreichende Verpflegung beschafft werden. Schwieriger war dies für die zahlreichen türkischen Soldaten. Deren tägliche Verpflegung bestand im allgemeinen aus trockenem Brot und gekochten Bohnen. Fleisch oder Fett gab es nur selten. Der genügsame türkische Soldat kam auch hiermit aus, wenngleich bei dieser Art Ernährung seine körperliche Leistungsfähigkeit und seine Widerstandskraft gegen Krankheiten nur gering sein konnten. Auch kam es gelegentlich vor, daß die Kommandantur überhaupt keine Verpflegung liefern konnte. Dann wurde von ihr Befehl gegeben, keinen Dienst zu tun, sondern die Mannschaften schlafen zu lassen, um so einen weiteren Kräfteverbrauch zu verhindern.

Die Munition wurde auf Kamelen befördert. Ein Tier trug 2—15 cm-Granaten oder 4—15 cm-Kartuschen; es war ein langwieriges und mühseliges Verfahren, den täglichen Munitionsverbrauch zu ergänzen. In ganz seltenen Fällen wurden auch Ochsenwagen benutzt. Bei der geringen Leistungsfähigkeit der Zugochsen konnte nur eine 21 cm-Granate oder deren Gewichtsmenge mit einem Wagen befördert werden. Ebenso wie

[1]) Über Zweck und Einrichtung des Hersingstandes s. Band I S. 147.

der Verpflegungsnachschub war auch die Munitionsergänzung unregelmäßig. Alle Transporte konnten nur nachts vorgenommen werden, da die wenigen Verbindungsstraßen tagsüber unter feindlichem Feuer lagen. Selbst nachts wurde gelegentlich von Monitoren eine auffallend gut liegende Beschießung mit 34 cm durchgeführt.

Neben der Ausnutzung der vorhandenen Artilleriestellungen wurde auch ihre weitere Verstärkung ins Auge gefaßt. Es wurden Stellungen vorbereitet, um beim Beginn der in Aussicht genommenen türkischen Offensive gegen den Südabschnitt sofort in Intepe weitere Geschütze in Stellung bringen zu können. Zu diesen gehörten die 15 cm SK der Batterie Dardanos, die zum Gedenken an ihren am 18. März gefallenen Kommandeur „Hassan Mewsuf-Batterie" genannt worden war, und die 15,2 cm SK der Sperrbatterie Beikusch.

Vom Oktober ab war eine auffallende Vermehrung der feindlichen Kriegsschiffe beobachtet worden. Ein erneuter Flottenangriff schien auch nach erhaltenen Nachrichten bevorzustehen. Bei den früheren Kämpfen hatten die in die Einfahrt eingedrungenen Schiffe erst verhältnismäßig spät von den zurückliegenden schweren Hauptkampfbatterien unter Feuer genommen werden können. Dieser taktische Nachteil mußte jetzt möglichst schnell beseitigt werden. Zu dem Zweck wurden vom Bosporus her zwei lange 24 cm-Kanonen bei Intepe so aufgestellt, daß sie die Einfahrt und den feindlichen Südabschnitt beherrschten. Der Abbau, die Überführungs- und Aufbauarbeiten waren bei den äußerst primitiven Hilfsmitteln zeitraubend und schwierig, wurden aber bei der in der Türkei üblichen behelfsmäßigen Arbeit glatt durchgeführt. Sie wurden verdeckt aufgestellt und gegen Fliegersicht gut geschützt, so daß sie auch durch indirektes Feuer kaum zu erreichen waren. Für alle Geschütze der Festung wurde ein eiserner Bestand an Munition festgelegt, der als unbedingt notwendige Reserve für den Fall eines Angriffs feindlicher Seestreitkräfte nicht angegriffen werden durfte. Dieser betrug für die schwere Artillerie je Geschütz 75 Schuß, für die mittlere und leichte Artillerie je 150 Schuß.

Auch die Unterwasserverteidigung wurde durch Auslegen von 48 neuen Minen auf europäischer und asiatischer Seite verstärkt. Die Arbeit wurde vom Feinde nicht gestört.

Die Seeflugzeuge führten wertvolle Aufklärungs- und Bildflüge durch, die z. T. bis Imbros, Tenedos und Lemnos führten. Mehrfach wurden sie hierbei von überlegenen feindlichen Kampfflugzeugen angegriffen und verfolgt. Sie konnten aber in allen Fällen ihre Flugstation bei Tschanak wieder erreichen, wenn auch Rumpf und Tragflächen wiederholt MG.-Treffer aufwiesen.

In hellen Mondnächten wurden die Fluganlagen des Gegners auf Imbros und Tenedos mit Bomben belegt. Am 1. Dezember wurde nach einem Angriff auf Imbros der Brand eines Flugzeugschuppens beobachtet. Auf feindliche Kriegsschiffe und Transportfahrzeuge sowie auf die Landungsbrücken und das Zeltlager bei Sed ul Bahr wurden wiederholt Bomben abgeworfen und Treffer festgestellt.

Am 19. Dezember 1915 räumten die Engländer die Stellungen bei Anafarta, unter Benutzung der Suvla-Bucht, und die Nordstellung bei Ari Burnu. Begünstigt durch dicken Nebel und ruhiges Wasser glückte die bis ins kleinste vorbereitete Räumung, ohne daß sie von den Türken gestört wurde. Die Südstellung blieb vorläufig noch vom Feinde besetzt. Die Entscheidung, daß auch sie geräumt werden sollte, fiel gegen den Rat des Admirals de Robeck am 27. Dezember.

Auf türkischer Seite wurde scharf beobachtet, ob sich auch auf der Südstellung Anzeichen einer Räumung bemerkbar machten. In den ersten Januartagen 1916 lagen nach den Erkundungsmeldungen der Seeflieger sichere Anzeichen dafür vor. Gewißheit darüber ergab der am 7. Januar ausgeführte Erkundungsangriff der 5. Armee, an dem sich die Intepe-Batterien lebhaft beteiligten. Die Batterien des Feindes erwiderten nur noch schwach; sie waren nur noch mit einem bis zwei Geschützen besetzt. Das Geschütz, das bisher am wirkungsvollsten die Landungsstelle Kap Teke hatte unter Feuer nehmen können, die 15 cm-SK L/45 von „Goeben" (Jawus-Batterie), fiel an diesem Tage durch einen Rohrkrepierer aus.

Es wurden sofort alle Maßnahmen getroffen, die geeignet waren, den Abtransport der Truppen und ihres Materials so verlustreich zu gestalten, wie es der immer noch beschränkte Munitionsvorrat zuließ. Die Batterien erhielten Anweisung, vor allem auch des Nachts die Brücken unter Feuer zu halten. Der eiserne Munitionsbestand wurde auf die Hälfte herabgesetzt. Dies konnte geschehen, weil bereits weitere Munition von Deutschland unterwegs und nach Lage der Verhältnisse mit einem neuen Flottenangriff nicht mehr zu rechnen war. Die Flieger erhielten Anweisung, namentlich nachts Bombenangriffe auf die englischen Transportfahrzeuge auszuführen.

Bei einem Aufklärungsflug am 4. Januar 1916 wurde das mit MG. ausgerüstete Seeflugzeug 424 (Führer Flugobermaat Schubert, Beobachter Steuermannsmaat Werdier) nach Abwurf von zwei Bomben auf den Flugschuppen in Tenedos von einem Landkampfflugzeug mit französischen Abzeichen in 1800 m Höhe angegriffen. Es gelang jedoch dem Flugober-

maaten Schubert selbst zum Angriff überzugehen und das feindliche Flugzeug 5 sm östlich von Tenedos zum Absturz zu bringen.

Das Kommando der Wasserfliegerabteilung wurde zu Anfang des Jahres 1916 unmittelbar dem Oberkommando der Meerengen unterstellt und nach Konstantinopel verlegt. Der Abteilung unterstanden:

1. die Seeflugstation Kawak (Bosporus) mit den Seeflugstützpunkten Sunguldak (1916), Eregli (1916/1917) und Kefken (1917) an der anatolischen Küste des Schwarzen Meeres,
2. die Seeflugstation Tschanak (Dardanellen) mit dem Seeflugstützpunkt Xanthi in Bulgarien (1918),
3. die Seeflugstation Mersina an der Südküste von Kleinasien (1917/1918),
4. das Flugdepot in St. Stefano bei Konstantinopel, das zum Aufbau der aus der Heimat eintreffenden Seeflugzeuge diente.

Hinsichtlich ihrer taktischen Verwendung wurden die Seeflugstation Kawak und Tschanak den Festungskommandanten und die Seeflugstation Mersina dem Admiralstabsoffizier bei der Heeresgruppe Jilderim zugeteilt.

Am 8. Januar 1916 morgens meldete der Beobachtungsposten in Jenischehir, daß der Feind den Südabschnitt verlassen hatte und seine Lager in Flammen standen.

Die Räumung war auch hier ausgezeichnet vorbereitet und durchgeführt worden. Sie wurde begünstigt durch das für diesen Zweck geradezu ideale Wetter: Windstille, ruhige See und in den Morgenstunden dicker Nebel. Ein Sturmtag wie im November hätte alle Berechnungen über den Haufen geworfen und unübersehbare Verluste von Personal und Material verursacht. Wenn der Abzug auch freiwillig erfolgt ist, und erstaunlich viel Material, vor allem Geschütze und Munition, mitgenommen werden konnte, so blieb doch noch eine gewaltige Menge an Kriegsmaterial aller Art und Verpflegung zurück, die den Türken sehr zustatten kam.

Nach Öffnung des Donauweges im September 1915 waren bis zum 12. Januar 1916 beträchtliche Mengen Kriegsgerät und Munition in Konstantinopel angekommen, die erst zum geringen Teil zur Wirkung gelangt waren. Es waren dies:

a) Geschütze

54 neue 7,5 cm Kruppsche Schnelladefeldkanonen;

b) Munition

8220	geladene	Geschosse	für	8,8 cm	Marinemunition
5194	=	=	=	10,5 =	
3401	=	=	=	15 =	
1160	=	=	=	24 =	

133 601	geladene Geschosse für	7,5 cm	} Heeresmunition
28 198	= = =	10,5 =	
14 412	= = =	15 =	

c) Handwaffen und Maschinengewehre

1010 Paraguay Gewehre,
300 Paraguay Seitengewehre,
49 838 Russische Gewehre,
49 838 Russische Seitengewehre,
60 000 Seitengewehre für Mausergewehre,
24 Maxim-Maschinengewehre,
38 342 400 S-Patronen für 7,65 mm-Mausergewehre,
8 812 710 Russische Patronen.

Die vollständige Räumung der Gallipoli-Halbinsel vom Feinde benutzte Enver Pascha, um den Verteidigern der Meerenge seinen Dank auszusprechen. In dem Erlaß heißt es :

„Anläßlich der völligen Säuberung der Halbinsel Gallipoli vom Feinde halte ich es für meine Pflicht, den ehrenvollen Verteidigern, zunächst Euer Exzellenz, dann allen Generalen, Stäben, Offizieren und heldenhaften Mannschaften meinen herzlichen Glückwunsch und besten Dank auszusprechen. Der Feind wollte die Hauptstadt des osmanischen Reiches bezwingen. Dank der opfermutigen Haltung und dem zähen Widerstand unserer braven Truppen sind die zu diesem Zweck mehrfach angesetzten heftigen Angriffe seiner Seestreitkräfte abgeschlagen und alle Bemühungen zur Bezwingung der Meerengen unter schwersten Verlusten für ihn gescheitert. Ich erinnere mich mit Ehrerbietung und Achtung meiner Waffenkameraden, die bei Erfüllung ihrer heiligen Vaterlandspflicht zum ewigen Glück hinüberschliefen und anbefehle Gebete für ihre Seelen."

Kapitel 15.

Feindliche Minenunternehmungen.

Nach Räumung der Gallipoli-Halbinsel wurde von der Festung Dardanellen sofort die schon vorher geplante Neuaufstellung von Schnellladegeschützen an der äußeren Einfahrt vorgenommen. Der Zweck der vorgeschobenen schnellfeuernden Batterien war, eine enge Bewachung der Einfahrt durch den Feind zu verhindern und sie für eigene leichte Streitkräfte offenzuhalten. Diese Arbeit wurde vom Feinde bald bemerkt, und er versuchte, sie durch das Feuer seiner Monitore zu erschweren. Vor allem nahm er die im Sed ul Bahr-Abschnitt belegenen Batterien aus der Richtung von Imbros unter Feuer, ohne daß diese wegen ihrer geringen Reichweite wirksam antworten konnten. Die feindliche Beschießung war zwar störend, sie verursachte jedoch keine Verluste oder Beschädigungen. Das Vorschieben der Geschütze hatte den Erfolg, daß die feindlichen Schiffe, die zunächst bis an die Einfahrt herankamen, sich von nun an außerhalb der Reichweite der Festungsgeschütze hielten. Auf diese Weise wurde es auch möglich, die überaus wertvolle Beute, die noch an Land und in den künstlich angelegten Häfen bei Sed ul Bahr und Kap Teke und auf den zum Teil versenkten feindlichen Schiffen lag, ohne Verluste auf dem Wasserwege zu bergen. Bei dem großen Mangel, der überall, vor allem auch auf seemännischem Gebiet, herrschte, konnten die auf den Wracks befindlichen Ketten, Anker, Boote, Leinen, Trossen nicht ihrem allmählichen Verfall überlassen werden.

Die Außenbatterien auf beiden Seiten der Meerenge wurden gemeinsam einem Abschnittskommandeur, Kapitänleutnant Nitzsche, unterstellt. Die Besetzung der Geschütze erfolgte in der Weise, daß auf der asiatischen Seite die 15 cm von deutschem, die 10,5 cm und 8,8 cm von türkischem Personal bedient wurden, während es auf der europäischen Seite umgekehrt war.

Nach Räumung der Halbinsel wurden die der 5. Armee überlassenen Steilfeuergeschütze an die Festung zurückgegeben. Für sie wurde eine Aufstellung gewählt, die den Feind daran hindern sollte, im toten Winkel der Hauptkampfbatterien liegend und durch die hohen Ufer geschützt, die Innenforts zu beschießen, ohne selbst unter Feuer genommen zu werden. Die Steilfeuerbatterien sollten ihn zwingen, die Mitte des Fahrwassers aufzusuchen, wo er auch für die Innenforts erreichbar war. Jetzt endlich wurden auch die Batterien mit modernen Entfernungsmeßgeräten, die aus Deutschland beschafft waren, ausgerüstet. Auch das Fern-

sprechnetz wurde nach und nach wesentlich verbessert und ausgebaut. Die Geschütze selbst erhielten Metererhöhungsbögen und Fernrohrvisiere, wodurch die Treffaussichten bedeutend gesteigert wurden. Endlich konnte nun auch die größte Munitionsnot behoben werden; aus Deutschland war für die 35 cm- und 24 cm-Geschütze der Hauptkampfbatterien die dringend nötige Ergänzung eingetroffen.

Nach dem Abzug des Feindes konnte zum erstenmal seit Kriegsbeginn an eine sachgemäße Prüfung der regulären Minensperren gegangen werden. Man war sich darüber klar, daß ein erheblicher Teil der Minen durch Losreißen verlorengegangen sein mußte; es war daher aus Deutschland auch hierfür Ergänzungsmaterial angefordert worden. Beim Aufnehmen stellte es sich heraus, daß von den regulären Sperren teilweise nur noch ein Drittel lag. Die Arbeiten zu ihrer Ergänzung litten hier wie überall durch den Mangel an geeignetem Material. Durch Wind und Strom vertrieben häufig die behelfsmäßig hergerichteten Minenboote, und auch hier mußte Deutschland mit besser geeigneten Motorbooten aushelfen.

Im Laufe des Jahres 1916 wurden alle Sperren nacheinander aufgenommen und z. T. weiter nach außen neu ausgelegt (Karte 11). Aus Deutschland eingetroffenes Minenmaterial gestattete die Lagerung einer Reserve von 132 wurffertigen Minen im Unterstand bei Nagara. Sie sollten zur Herstellung von zwei Gefahrzonen, einer äußeren mit 82 Minen in der Einfahrt auf der Linie Kerevisdere-Mündung—Skamander-Mündung und einer inneren mit 50 Minen zwischen den regulären Sperren II und III dienen. Aus dieser Reserve sollten auch die bei einem Angriff etwa notwendig werdenden Verseuchungen der gegnerischen Bombardementsstellung bestritten werden.

Am 29. Februar 1916 übernahm Korvettenkapitän v. Janson die Geschäfte des Wasserbefehlshabers in den Dardanellen von Korvettenkapitän Conn; zu gleicher Zeit wurde er zum Chef des Stabes beim Kommandanten der Dardanellen ernannt.

Sehr rege gestaltete sich in den ersten Monaten des Jahres 1916 die Aufklärungstätigkeit der Seeflieger. Vom 1. Februar bis 15. Mai wurden 41 Aufklärungsflüge über Tenedos, Imbros, Lemnos bis an die bulgarische Küste, verbunden mit Bombenangriffen auf die feindlichen militärischen Anlagen und Seestreitkräfte, ausgeführt, auf erstere hauptsächlich nachts wegen der starken feindlichen Gegenwirkung. Der Feind unterließ es seinerseits nicht, durch zahlreiche Fliegerangriffe die Arbeiten in der Festung zu stören und auf Erkundungsflügen die neuen Armierungsanlagen festzustellen. Besonders häufig waren Angriffe auf die Minensuchboote.

Am 3. Juni 1916 hatte Korvettenkapitän v. Janson als Beobachter in dem von Flugobermaat Schubert geführten Flugzeug gesehen, daß aus einer Flughöhe von 600 bis 300 m bei den günstigen Sichtigkeitsverhältnissen der dortigen Gegend, dem klaren Wasser des Ägäischen Meeres und der trockenen Luft, bei hohem Sonnenstand die Lage von Minen- und Netzsperren gut zu erkennen war (Karte 9). Er stellte bei Kap Helles eine bisher unbekannte feindliche Sperre von mehr als 39 Minen fest, die mit einem Minenabstand von nur etwa 20 m auslag. Von Kap Teke bis zur Insel Mavro konnten deutlich Stromwirbel ausgemacht werden, die von unter Wasser liegenden Netzen herrühren mußten. Die sofort angestellte Nachprüfung durch die Minensuchdivision ergab die Richtigkeit dieser Beobachtung. Da in dieser Zeit das Einlaufen deutscher Unterseeboote erwartet wurde, war es dringend notwendig, das Fahrwasser unter der Küste nach Minen abzusuchen. Diese Sucharbeit litt wie fast alle durch den Krieg bedingten technischen Arbeiten an dem Mangel jeglichen modernen Materials. Die Räumboote hatten unzureichende Maschinen, täglich brach irgend etwas an Bord zusammen, wie die Ruderleitung oder Teile der Maschinen, oder es kamen bei der geringen seemännischen Erfahrung der Besatzung Leinen in die Schrauben, so daß die Boote manövrierunfähig liegenblieben. Das Räumgerät selbst war veraltet, es fehlten hier Zubehörteile, Bolzen, Splinte, und häufig genug mußte die Räumtätigkeit wegen allgemeiner Versager abgebrochen werden. Es war manchmal nur glücklichen Umständen zuzuschreiben, daß nicht der ganze, bewegungsunfähige Apparat mit dem Strom in See trieb und eine Beute des Feindes wurde. Im letzten Augenblick gelang es dann noch immer, entweder die Havarie zu beseitigen oder die Räumboote durch Motorkanonenboote einzuschleppen. Glücklicherweise waren die häufigen Fliegerangriffe des Feindes stets erfolglos. Trotz dieser vielen Schwierigkeiten und Hemmungen gelang es, die feindlichen Sperren festzulegen, gelegentlich auch Sperrlücken zu schaffen und zu bezeichnen, so daß im Laufe des Jahres 1916 zu verschiedenen Malen deutsche U-Boote einlaufen konnten. Die Beobachtung durch Seeflugzeuge wurde erfolgreich weiter fortgesetzt und unterstützte die Minenräumtätigkeit weitgehend. Freilich war die Flugzeugbeobachtung nicht als absolut zuverlässig anzusehen. Eine von den Engländern am 2. Juli 1916 bei Kap Teke gelegte Sperre von 50 Minen wurde erst nach 58 Tagen, am 28. August, durch die Flugzeugbeobachtung entdeckt. Sie wurde von den Minenräumfahrzeugen bestätigt, deren Tätigkeit zur Kontrolle des für die Fahrt der U-Boote längs der Küste geschaffenen minenfreien Weges unentbehrlich war.

Vom 23. März 1916 bis 27. August 1916 sind von englischer Seite durch zwei zum Minenlegen eingerichtete Hilfsschiffe „Angora" und „Pardita" in zehn Sperren 1267 Minen gelegt worden (Karte 10). Die Minensperrungen verfolgten den Zweck, die Dardanelleneinfahrt durch Verseuchung der Enge zwischen den Kaninchen-inseln (Rabbit-Inseln) und der kleinasiatischen Küste einerseits und durch bogenförmig ausgelegte Sperren zwischen der Insel Mavro und Kap Teke andererseits zu schließen. Diese Sperrung war in erster Linie gegen ein überraschendes Ausbrechen von „Goeben" und „Breslau" gedacht. Außerdem sollten die Sperren die Einfahrt deutscher U-Boote in die Dardanellen unterbinden.

Aus der Aufklärungstätigkeit der Seeflieger verdient ein Aufklärungsflug am 14. Oktober 1916 nach der Mudros-Bucht Erwähnung. Seeflugzeug 573, Flugobermaat Schubert, traf ein in etwa 500 Meter Höhe vor der Bucht kreuzendes Luftschiff, wahrscheinlich auf der Suche nach U-Booten und Minen. Das Luftschiff wurde mit Bomben, Maschinengewehrfeuer und Signalpatronen angegriffen, zur Rückkehr in die Bucht und zum Niedergehen gezwungen. Später wurde es nie wieder gesichtet.

Am Bosporus erlitt die dortige Minensuchdivision im Dezember 1915 einen empfindlichen Verlust. Das Unterseeboot „UC 13" war am 29. November 1915 in schwerem Wetter an der anatolischen Küste in der Nähe der Sakaria-Mündung gestrandet[1]) (Skizze 1). Das Boot konnte nicht wieder abgebracht werden, jedoch gelang es der geretteten Mannschaft, den Inhalt des Bootes einschl. der maschinellen Einrichtungen zu bergen und ihn an Land unterzubringen, so daß nur die leere Bootshülle zurückblieb. Zum Abholen des wertvollen Materials entsandte der Kommandant des Bosporus die Kanonenboote „Tasch Keuprü" und „Jesgar" unter dem Befehl des Chefs der Minensuchdivision des Bosporus, Kapitänleutnant d. R. Ellendt. Am 10. Dezember 1915 liefen sie bei der Insel Kirpen drei russischen Zerstörern in die Arme und wurden von ihnen vernichtet. Über das Gefecht berichtet der Divisionschef:

„Am 10. Dezember, 8 Uhr 30 Minuten vormittags, befand ich mich mit den Kanonenbooten »Tasch Keuprü« und »Jesgar« bei der Insel Kirpen. Ich steuerte einen westlichen Kurs außerhalb der Insel, stand etwa eine halbe Seemeile ab und peilte diese in Richtung SSW. Ich ging deshalb außen um die Insel herum, weil mir genaue Karten für das Innenfahrwasser nicht zur Verfügung standen. 8 Uhr 35 Minuten sichtete ich 2 Strich an Steuerbord voraus drei große russische Zerstörer, die mit östlichem Kurs auf uns zukamen. Der Abstand betrug etwa 6000 m, und ich

[1]) Siehe Bd. I S. 204 ff.

ließ Feuer eröffnen. Die Aufschläge der Kanone von »Jesgar« lagen gut und die Zerstörer drehten ungefähr 8 Strich nach Backbord ab. Ich drehte während dieser Zeit immer langsam nach Backbord, um hinter die Insel zu kommen. Die Zerstörer drehten um 16 Strich nach Backbord auf Südkurs und eröffneten das Feuer. Die Russen waren bereits mit dem zweiten Schuß eingeschossen. Dieser war ein Treffer achtern auf »Jesgar«, wo er zwei Türken tötete und einen Deutschen schwer und einen leicht verwundete. Der nächste Schuß ging durch die Maschine des »Jesgar«, ohne zu krepieren. An die Erwiderung des Feuers war nicht zu denken, da die Russen die Entfernung vergrößert hatten und ich mit meinen Kanonen nicht mehr hinreichen konnte. Inzwischen waren wir auf die südliche Seite der Insel gelangt. Da ich eine weitere Verteidigung an Bord für zwecklos hielt und unnütze Menschenverluste verhüten wollte, gab ich den Befehl, die Schiffe zu verlassen. Ich war möglichst dicht unter Land gegangen, ankerte und saß außerdem vorn auf. Der Abstand vom Lande betrug etwa 100—150 m. Die Geheimsachen wurden vernichtet. Die Insel wurde teils in Booten, teils schwimmend erreicht. Die Russen haben etwa 600 Schuß auf die Boote abgegeben und 100 Schuß auf die Insel. Hierzu waren sie auf die Ostseite gegangen und hatten ein Boot als seitlichen Beobachter nach Norden herausgeschickt. Um 10 Uhr 15 Minuten war die Beschießung beendet und die Zerstörer fuhren nach Osten weiter.

„Von dem deutschen Personal waren verletzt: Heizer Klähn schwer, er starb 1 Uhr 30 Minuten nachmittags; Oberheizer Zwanzig leicht. Vom türkischen Personal waren zwei Matrosen gefallen, zwei schwer verwundet.

„Die beiden Schiffe waren gänzlich vernichtet und brannten.

„Das Verhalten der deutschen und türkischen Offiziere und Mannschaften war sehr gut."

Vor dem Bosporus entwickelte der Feind in der ersten Hälfte des Jahres 1916 keine besonders auffallende Tätigkeit. Die Festung hatte Zeit, an der Vervollkommnung ihrer Anlagen zu arbeiten; neue Batterien wurden vorgeschoben, und durch Verbesserungen an Feuerleitungs- und Befehlsübermittlungsanlagen wurde im Rahmen der beschränkten und dürftigen Mittel das Mögliche getan. Südlich von Anatoli Kawak wurden zur Unterbringung der Seeflugzeuge zwei Flugschuppen mit Ablaufbahn erstellt. Entsprechend der Zunahme der Aufklärungs- und Sicherungsaufgaben im Schwarzen Meer war die Zahl der Seeflugzeuge nach Besserung der Nachschubmöglichkeit auf 5 erhöht worden. Dieser Ausbau der Festung war um so dringlicher, als die russische Schwarze-Meer-Flotte Anfang 1916 durch das Großkampfschiff „Imperatriza Maria" eine große Verstärkung

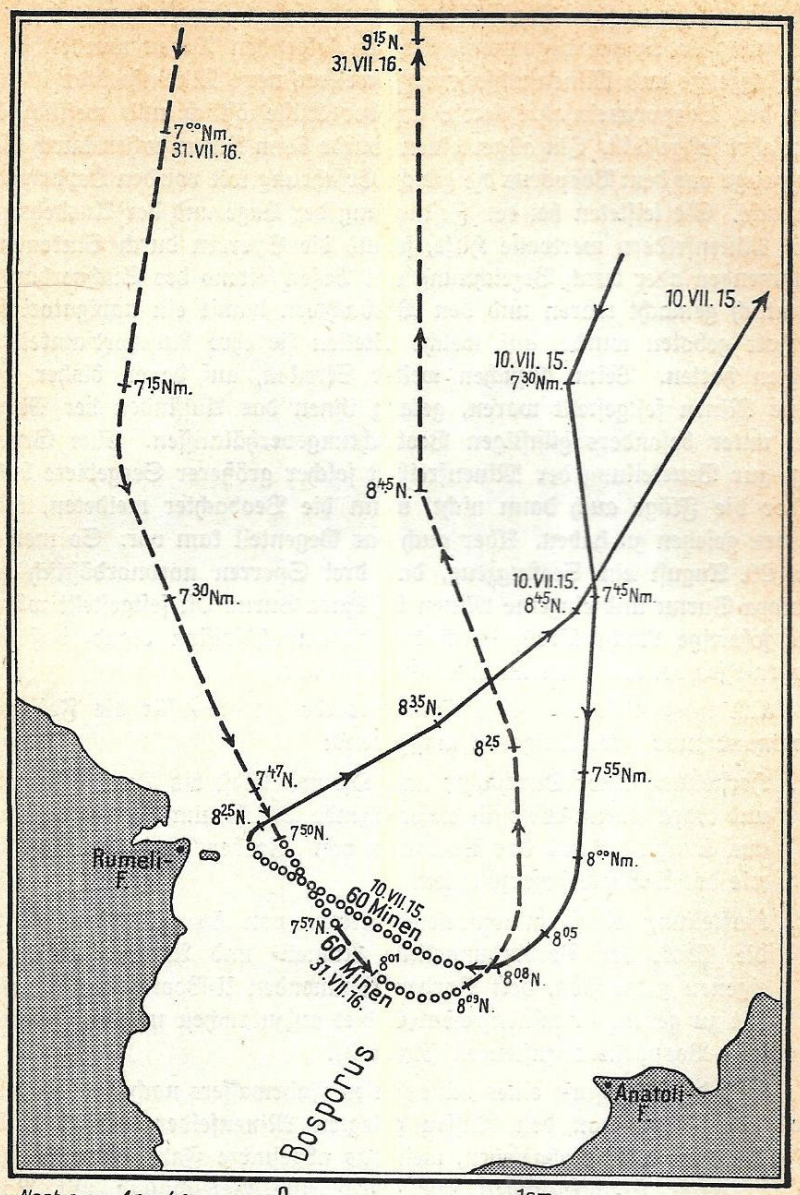
erfahren hatte und es bekannt war, daß zwei weitere Großkampfschiffe sich der Vollendung näherten. Bereits am 8. Januar 1916 hatte „Goeben" bei der Insel Kirpen in der Nähe der Bosporuseinfahrt ein kurzes Gefecht mit dem russischen Großkampfschiff, bei dem die außerordentlich große Reichweite seiner schweren Artillerie festgestellt wurde[1]). Auf türkischer Seite war man zu der Annahme berechtigt, daß die russische Flottenleitung diesen bedeutenden Zuwachs an Gefechtskraft im Schwarzen Meer nicht lediglich zur Führung des Kleinkrieges benutzen würde. Auch war kaum zu erwarten, daß die russische Schwarze-Meer-Flotte ihre Tätigkeit nur auf ein zufälliges Zusammentreffen mit „Goeben" oder „Breslau" beschränken würde, zumal sie seit Juli 1916 in Vizeadmiral Koltschak einen neuen, energischen Führer erhalten hatte. Eine Beschießung der Bosporusbefestigungen lag daher sehr im Bereich des Möglichen. Wenn auch mit feindlichen Landungen wohl nicht zu rechnen war, so waren doch schwere Beschießungen geeignet, ernste Wirkungen auf die Regierung und die Bevölkerung der nahen Hauptstadt auszuüben. Erhöhte Bereitschaft war daher geboten. Daneben erforderte das Freihalten des Fahrwassers nach wie vor dauernde Aufmerksamkeit.

Der Feind betätigte sich aber in ganz anderer Weise, als der Verteidiger erwartet hatte. Rumänien hatte am 28. August 1916 an die Mittelmächte den Krieg erklärt. Nachdem es schon seit langem ihnen gegenüber eine unfreundliche Haltung an den Tag gelegt hatte, trat es jetzt offen zu den Feinden über. Bei der für die Mittelmächte stark angespannten militärischen Lage glaubte Rumänien einen Angriff an seinen Landgrenzen kaum befürchten zu müssen. Anders war es an der Küste. Hier lag der wichtige Hafen Konstanza mit seinen ausgedehnten Öltanks und großen Getreidesilos. Es war zu befürchten, daß diese wertvollen Anlagen sofort nach der Kriegserklärung durch „Goeben" und „Breslau" vernichtet werden würden. Um dies zu verhindern, führten die Russen schon vor der Kriegserklärung Rumäniens eine großangelegte Minensperrung des Bosporus durch. Neben dem Unterseebootsminenleger „Krab" fanden Torpedoboote und Motorfahrzeuge hierbei Verwendung (Skizze 7).

Die neuen Sperren blieben aber nicht lange verborgen. Bereits am 27. August 1916, vormittags, lief ein mit Kohlen beladener Segler im Schlepp eines Dampfers bei Adajiklar auf eine Mine und sank. Es war dies ein Beweis, daß das bisher minenfreie Fahrwasser verseucht war. Ein mittags gestartetes Seeflugzeug bestätigte dies und stellte auf beiden Seiten des gesunkenen Fahrzeugs eine durchgehende Minenreihe in nord-

[1]) Siehe Bd. I S. 213.

Skizze 7.



Minenlegen des russischen U-Bootes „Krab" am 10. Juli 1915 u. am 31. Juli 1916.

südlicher Richtung fest. Die Schiffahrt wurde sofort eingestellt und mit dem Räumen der Sperre begonnen. An den folgenden Tagen wurden durch Seeflugzeuge und Minensuchfahrzeuge weitere neue Minensperren in und vor der Bosporuseinfahrt sowie an der Küste östlich und westlich der Einfahrt festgestellt. Im allgemeinen wurde beim Minensuchen durch Seeflugzeuge vor dem Bosporus die gleiche Erfahrung wie vor den Dardanellen gemacht. Sie leisteten bei der Feststellung der Lage und der Ausdehnung von Minenfeldern wertvolle Hilfe, sobald die Sperren durch Sinken von Fahrzeugen oder durch Bezeichnung von Bojen seitens des Suchverbandes kenntlich gemacht waren und den Beobachtern damit ein navigatorischer Anhalt geboten wurde, auf welche Stellen sie ihre Aufmerksamkeit zu richten hatten. Beim Absuchen weiter Strecken, auf denen bisher noch keine Minen festgestellt waren, gelang ihnen das Auffinden der Minen nur unter besonders günstigen Beobachtungsverhältnissen. Eine Grundlage zur Beurteilung der Minenfreiheit solcher größerer Seegebiete boten daher die Flüge auch dann nicht, wenn die Beobachter meldeten, keine Minen gesehen zu haben. Aber auch das Gegenteil kam vor. So meldete am 29. August ein Seeflugzeug, daß drei Sperren nordnordöstlich von Galara Burnu und einzelne Minen bei Kara Burnu-Ost festgestellt wären. Die sofortige Nachprüfung durch die Minensuchdivision ergab, daß das Fahrwasser bei Kara Burnu-Ost minenfrei war.

Um nicht völlig eingeschlossen zu werden, waren für die Festungskommandantur zwei Aufgaben maßgebend:

1. Herstellung einer Durchfahrt nach Ost und West bis Kara Burnu-Ost und Kara Burnu-West für tiefergehende Schiffe, um die Kohlenzufuhr aus Sunguldak und das Auslaufen von „Goeben" und „Breslau" sowie der U-Boote sicherzustellen.
2. Herstellung eines minenfreien Sektors von 5 sm Durchmesser um die Mitte der Verbindungslinie Rumeli- und Anatoli-Fener, um eigenen getauchten, von Norden kommenden U-Booten die Möglichkeit zu geben, in minenfreiem Gebiet aufzutauchen und die Einfahrt zum Bosporus anzusteuern (Karte 3).

Von der Schaffung eines minenfreien Fahrwassers nach Norden durch die früher schon von den Russen gelegten Minenfelder außerhalb des 55 m-Sektors wurde abgesehen, weil das abgesuchte Fahrwasser bei dem Fehlen guter Landpeilungen nur durch eine Bezeichnung mit Bojen benutzbar gewesen wäre. Eine derartige Markierung hätte aber dem Gegner eine erneute Sperrung erleichtert. Die notwendige dauernde Überwachung einer ausgebojten Fahrstraße in größerer Entfernung von der

Küste war aus Kohlenmangel und wegen Fehlens geeigneter Fahrzeuge unmöglich.

Die vorher unter 1. genannte Aufgabe wurde durch die Minensuchdivision des Bosporus bis Ende September 1916 gelöst, wobei sie durch Beobachtungsflüge der Seeflugzeuge unterstützt wurde. Leider stellte sich aber später heraus, daß das wichtige Fahrwasser wieder völlig verseucht war. Die Flotte mußte bei dem großen Mangel an geeigneten Suchfahrzeugen durch Gestellung von kleinen Torpedobooten aushelfen. Dabei waren sowohl die Fahrzeuge der Minensuchdivision als auch die Torpedoboote für diesen Zweck wegen ihres Tiefgangs und wegen ihrer verschiedenen Manövriereigenschaften denkbar ungeeignet. Aber auch hier siegte zäher Wille über die Mängel des Materials. Die Minenräumarbeiten wurden in umsichtiger Weise von Oberleutnant zur See d. R. Wahlen geleitet[1]).

Das vielfach stürmische Wetter und die zahlreichen flachstehenden Minen erschwerten unter der Küste die Räumtätigkeit außerordentlich, wobei auch Verluste nicht ausblieben. Am 13. September erhielt das Torpedoboot „Kütachja" bei Kara Burnu-Ost im Achterschiff einen Minentreffer. Die Versuche zweier Torpedoboote, es durch Unterfangen mit einer Stahltrosse zu bergen, mißlangen; die Trosse brach und „Kütachja" sank. Ein deutscher Torpedomatrose kam bei der Detonation ums Leben, ein Torpedobootsmannsmaat und mehrere Angehörige der türkischen Besatzung wurden verwundet. Am 17. September trat ein neuer Verlust ein. Dem Kanonenboot „Malatia" wurde durch eine Mine das Achterschiff abgerissen. Trotz dieser schweren Havarie konnte das Fahrzeug im Goldenen Horn ins Dock gebracht werden, da das Schott zum Maschinenraum hielt; Personalverluste waren hierbei nicht eingetreten. Für die ausgefallenen Fahrzeuge der Minensuchdivision wurden zwei kleine Dampfer der türkischen Tabakregie fahrbereit gemacht, die mit den alten Besatzungen in die Minensuchdivision eingestellt wurden. Ende September 1916 waren sie fahrbereit; bis dahin besorgten Rotten kleiner Torpedoboote die Sucharbeit allein.

Waren an einer Stelle die Minen geräumt, so daß die Schiffahrt wieder aufgenommen werden konnte, dann stellten sich plötzlich an anderer Stelle erneut verseuchte Gebiete heraus. Die russischen Minenvorräte schienen unerschöpflich zu sein. Vom 28. August bis 30. September waren 300 Minen beseitigt, 50 Minen waren außerdem an der Küste angetrieben, und eine große Zahl von Minendetonationen war beobachtet worden. Es

[1]) Über die Minenräumarbeiten siehe Band I S. 279 ff.

sind nach russischen Angaben in der Zeit vom 31. Juli bis 15. September 1916 vor der Bosporuseinfahrt 1656 Minen gelegt worden; in dem Zeitraum von zwei Monaten ist etwa ein Viertel von ihnen geräumt oder unwirksam geworden.

Im Jahre 1918 wurden in Sewastopol nach der Besetzung durch deutsche Truppen in zurückgelassenen russischen Aktenstücken Angaben über einige der gelegten Minensperren vorgefunden. Sie besagten folgendes:

1. 18. Juli 1916[1]). Durch Unterseeboot 60 Minen geworfen. Anfangspunkt der Sperre 4,5 Kabellängen rw. 54° von Rumeli-Fener, Endpunkt 6 Kabellängen rw. 312° von Anatoli-Fener. Tiefeneinstellung 20 Fuß. Das Westende der Sperre grenzt an die Sandbank vor Rumeli-Fener; zwischen dem Ostende und Anatoli-Fener bleibt eine Fahrtstraße von 6 Kabellängen offen für Handelsschiffe.
2. 21. Juli 1916. Durch Torpedoboot 80 Minen auf Kurs 132° und 135° und auf 28 Faden Tiefe geworfen.
3. 21. Juli 1916. Durch Torpedoboot 80 Minen auf Kurs 250° und auf 40 Faden Tiefe ausgelegt. Entfernung von der Küste etwa 10 Seemeilen.
4. 21. Juli 1916. Durch Torpedoboot 80 Minen auf Kurs 256° zwischen 15¾ und 14 Faden Tiefe ausgelegt.
5. 25. Juli 1916. Durch Torpedoboot 80 Minen auf Kurs 70° und 40 Faden Tiefe ausgelegt.
6. 25. Juli 1916. Durch Torpedoboot 80 Minen auf Kurs 70° und 37,5 Faden Tiefe ausgelegt.
7. 27. Juli 1916. Durch Torpedoboot 80 Minen auf Kurs 315° und auf 32 bis 34 Faden Tiefe ausgelegt.
8. 27. Juli 1916. Durch Torpedoboot 80 Minen auf 26 Faden Tiefe ausgelegt.
9. 30. Juli 1916. Durch zwei Torpedoboote bei Kara Burnu auf 7 Faden Tiefe Minen geworfen. Keine näheren Angaben.
10. 25. August 1916. Durch drei Torpedoboote bei Kilia Minen gelegt, im ganzen 240 Minen.
11. 2. September 1916. Durch fünf Torpedoboote bei Kilia auf Kurs 282° und auf 32 Faden Tiefe Minen gelegt.
12. 11. September 1916. Durch Torpedoboot 80 Minen vor dem Bosporus gelegt.
13. 9. Oktober 1916. Bei Kiliabucht in Zickzacklinie 110 Minen gelegt, Tiefeneinstellung 12 Fuß. Die Sperre liegt nahe der Küste.
14. 10. Oktober 1916. Bei Kiliabucht auf Kurs 1° und auf 3½ Faden Tiefe 60 Minen gelegt. Tiefeneinstellung 12 Fuß. Die Minen liegen nahe der Küste.

Diese umfangreiche Minenverseuchung wurde auch zwei wertvollen Kohlendampfern verhängnisvoll. Beide steuerten mit voller Kohlenladung von Sunguldak nach dem Bosporus. Dampfer „Patmos" war von dem ihm vorgeschriebenen Kurs abgewichen, wahrscheinlich aus Furcht vor feind-

[1]) Russische Zeitrechnung bei allen Daten. Diese Angaben sind mit denen der Karte 3 nicht völlig in Einklang zu bringen. Karte 3 beruht ebenfalls auf russischen Angaben.

lichen Torpedobooten. Er geriet so am 15. September 1916 mitten in ein Minenfeld und mußte schwer beschädigt an der Küste aufgesetzt werden. Die Minen, die dicht um das Schiff herum lagen, wurden geräumt, und dank der hervorragenden seemännischen Tüchtigkeit des Wasserbefehlshabers des Bosporus, Kapitänleutnant d. R. Koch, gelang es, den Dampfer „Patmos" nach fünftägiger angestrengter Arbeit abzuschleppen und mit 2000 Tonnen sehnlichst erwarteter Kohle in das Goldene Horn einzubringen.

Weniger Glück hatte der Dampfer „Irmingard". Er mußte, nachdem er wahrscheinlich von einer treibenden Mine schwer beschädigt war, ebenfalls auf Grund gesetzt werden. Bei dem herrschenden schlechten Wetter gelang es aber nicht, das Leck vorläufig zu dichten. Als er später noch von dem Torpedo eines Unterseeboots getroffen wurde, mußten weitere Bergungsversuche aufgegeben werden. Lediglich alles erreichbare Material konnte von dem Wrack heruntergeholt werden.

Alle Versuche, die bis Ende September gereinigte westliche und östliche Einfahrt in den Bosporus dauernd minenfrei zu halten, schlugen fehl. Kaum waren die Sperren geräumt, so wurde das Seegebiet gleich darauf wieder von neuem verseucht. Eine dauernde Kontrolle ließ sich auch hier bei dem Mangel an Fahrzeugen nicht durchführen. Nachdem das erneut abgesuchte und minenfrei gemeldete westliche Fahrwasser am 4. Dezember 1916 von einem beladenen Dampfer ohne Störung benutzt worden war, lief „UB 46" am 7. Dezember kurz vor dem Einlaufen in den Bosporus hier auf eine Mine und ging mit der ganzen Besatzung verloren. Wegen stürmischen Wetters hatte am 6. und 7. Dezember nicht gesucht werden können, und erst nach einigen Tagen erlaubte es die Witterung, dort wieder zu arbeiten. Die Minensuchdivision stellte eine neue russische Minensperre fest, der das U-Boot zum Opfer gefallen war[1]).

Von der beabsichtigten Herstellung eines minenfreien Sektors von 5 sm Durchmesser um die Mitte der Verbindungslinie der beiden Leuchttürme in der Einfahrt des Bosporus mußte in Hinblick auf die geringen zur Verfügung stehenden Mittel und die Ausdehnung der feindlichen Maßnahmen Abstand genommen werden. Trotzdem aber mußte das Ein- und Auslaufen unter allen Umständen sichergestellt werden. Es war eine Fahrstraße zu schaffen, die nur schmal sein durfte, damit sie schnell und einwandfrei als minenfrei gemeldet und auch unter Beobachtung gehalten werden konnte. Um aber die Aufmerksamkeit des Feindes nicht hierauf zu lenken, mußte die sichere Ansteuerung des Bosporus ohne Fahrwasserbojen gewährleistet sein. Durch Verwendung von Scheinwerfern

[1]) Siehe Bd. I S. 292.

wurde unter Mitbenutzung besonders markanter Landobjekte — Genuesenschloß bei Kawak und Anatoli-Fener — eine Peilungslinie geschaffen, die schon auf große Entfernung eine sichere Ansteuerung ermöglichte. Diese Linie konnte auch ohne besondere Schwierigkeit in genügender Breite vor jedem Ein- und Auslaufen größerer Schiffe abgesucht werden.

Unter dem immer drückender werdenden Kohlenmangel litt auch die Minensuchtätigkeit. Hinzu kam, daß die für diese Arbeit an sich schon ungeeigneten alten Fahrzeuge allmählich völlig verbraucht waren. Die Kontrolle der abgesuchten Gebiete mußte vielfach nur den Flugzeugen überlassen bleiben. Diese war vor den Dardanellen nicht weniger wichtig als vor dem Bosporus. Dort war unmittelbar unter der Küste ein minenfreies Fahrwasser geschaffen worden, das von ein- und auslaufenden deutschen Unterseebooten mehrfach benutzt wurde. Störungen oder Unfälle traten dort nicht ein.

Unter dem Eindruck der fortgesetzten Verseuchungen mußte das Oberkommando der Meerengen bemüht sein, zu ihrer Bekämpfung geeignetere Minensuchfahrzeuge zu erhalten. Die Hilfsmittel der Türkei waren erschöpft. Dampffahrzeuge konnten des Kohlenmangels wegen nicht in Frage kommen; es wurde deshalb aus der Heimat eine mit deutschem Personal besetzte Motorbootsdivision angefordert.

Das Jahr 1916 ging zu Ende, ohne daß die Meerengenverteidigung mit dem Feinde in ernste Gefechtsberührung gekommen war. An den Dardanellen war die artilleristische und Minenverteidigung erheblich verbessert worden, die Munitionsvorräte hatten aufgefüllt werden können, so daß mit großer Zuversicht einem etwaigen neuen feindlichen Angriff entgegengesehen werden konnte, zumal jetzt auch eine ausreichende Luftaufklärung durch die inzwischen weiter ausgebaute Wasserfliegerabteilung sichergestellt war. Eine aktive Betätigung der russischen Flotte war trotz ihres Machtzuwachses nicht in Erscheinung getreten. Lediglich die Seeflugzeuge hatten mehrfach Gelegenheit gehabt, russische U-Boote und Zerstörer, die sie bei ihren Aufklärungs- und Minensuchflügen vor dem Bosporus und vor Sunguldak-Eregli sichteten, anzugreifen und durch Bombenabwürfe zu vertreiben. Zur Sicherung der Kohlentransporte war im Mai 1916 in Sunguldak ein Flugstützpunkt eingerichtet worden, der aus Zweckmäßigkeitsgründen im Juni nach Eregli verlegt wurde. Mit einer neuen Aktivität der Russen war um so weniger zu rechnen, als sie sich selbst durch die außerordentlich starke Minenverseuchung der Möglichkeit beraubt hatten, offensiv gegen die Bosporuswerke vorzugehen. Hier blieb nur ein zähes Ringen im Minenkrieg. Innerhalb eines Zeitraums von fünf Monaten waren vor dem Bosporus rund 2500 Minen gelegt worden. In der gleichen Zeit

waren vor Varna 1370 und vor Konstanza 780, im ganzen 4650 Minen gelegt worden. Trotz der besseren dem Feinde zu Gebote stehenden Hilfsmittel und des zahlreichen Materials war es der Bosporus-Verteidigung immer noch gelungen, der Schiffahrt einen freien Weg in das Schwarze Meer zu schaffen, wenn auch Verluste dabei nicht ausblieben. Der unermüdlichen Tätigkeit des Kommandanten des Bosporus, Korvettenkapitän Wossidlo, und der ihm unterstellten Minensuchboote war es im Zusammenwirken mit den tapferen Besatzungen der oft nur wenig seetüchtigen Transportfahrzeuge und der Seeflugzeuge zu danken, daß die schon schweren Mangel leidende Hauptstadt des türkischen Reiches Öl und Getreide aus Rumänien und Kohle aus Sunguldak erhalten und die ärgste Not gebannt werden konnte. So wurde mit den vorhandenen Mitteln die höchste erreichbare Leistung erzielt; sie stellte aber trotzdem nur das Allernotdürftigste dar, was zur Schaffung von Ein- und Ausfuhrmöglichkeiten erforderlich war. Diesen Erfolg hätte die russische Minenumklammerung nicht erringen können, wenn ein vollwertiger Such- und Räumverband zur Verfügung gestanden hätte. Von Ende August bis Ende Dezember 1916 haben die Räumfahrzeuge 446 russische Minen gefunden und vernichtet.

Kapitel 16.

Die Ereignisse an den Dardanellen im Jahre 1917.

Gegen Ende 1916 hatte die deutsche Oberste Heeresleitung Nachrichten erhalten, welche besagten, daß die Engländer und Franzosen sich erneut mit Angriffsplänen auf die Dardanellen trügen. Dies gab ihr Veranlassung, bei dem türkischen Großen Hauptquartier anzufragen, ob die Dardanellen gegen einen See- und Landangriff genügend gerüstet wären.

Admiral v. Usedom, zu einer Stellungnahme von dem türkischen Großen Hauptquartier aufgefordert, betonte, daß die Kampfkraft der Festung seit Ende März 1915 durch die im Laufe der Zeit neu aufgestellten Batterien und vorgenommenen Umarmierungsarbeiten, durch taktisch günstig gelegene Sperren sowie durch bessere Ausbildung des Personals und Abhaltung von Schießübungen wesentlich gesteigert worden wäre.

Die vor der Einfahrt der Dardanellen und längs der Küste vom Gegner gelegten Minen- und Netzsperren schlossen einen überraschenden Angriff aus. Umfangreiche Räumarbeiten, die nicht unbemerkt ausgeführt werden konnten, mußten ihm vorausgehen.

Zu der Frage der Forcierung, die vom Admiralstab in Berlin aufgeworfen wurde, äußerte sich Admiral v. Usedom:

„Einem energischen Führer kann es bei einem großen Einsatz von modernen Linienschiffen unter Verwendung von Sperrbrechern wohl gelingen, mit einem Teil seiner Schiffe durch die Meerengen durchzustoßen. Eine Öffnung der Dardanellen und des Bosporus kann nicht damit erreicht werden, wenn nicht gleichzeitig die für die Landverteidigung vorgesehenen Divisionen durch starke Truppenlandungen überrannt werden und der Gegner damit in den Besitz der längs der Meerenge gelegenen Höhen kommt. Nur dann kann er verhindern, daß durch unsere Steilfeuergeschütze, für die an den engsten Stellen Stellungen vorgesehen sind, jeder Dampferverkehr, auf den es lediglich für ihn ankommt, unterbunden wird.

„Für eine derartige Landung dürfte die Entente kaum genügend Truppen verfügbar haben, es sei denn, daß die Saloniki-Armee dafür eingesetzt würde, aber auch dann würde, ganz abgesehen von der U-Bootsbedrohung, der Erfolg noch ausbleiben, solange nicht das Gebiet am Bosporus fest in der Hand der Verbündeten wäre. Letzterer Fall dürfte aber vollkommen ausgeschlossen sein.

„Abgesehen von einer zeitweise sehr regen Wachtätigkeit hat bisher

nichts im Verhalten der vor den Dardanellen befindlichen Streitkräfte auf die Absicht eines erneuten Vorgehens schließen lassen."

Diese Wachtätigkeit war andererseits ein Zeichen dafür, daß der Feind die Ausfahrt aus den Dardanellen unter schärfster Aufsicht hielt. An Wachfahrzeugen, Fischdampfern und Zerstörern wurden an einigen Tagen im Sarosgolf 22 Einheiten gezählt. Die Zahl der Fahrzeuge schwankte. Die Vermehrung hing jedesmal mit dem Ein- und Auslaufen deutscher U-Boote zusammen. Anscheinend nahm der Feind an, daß die Suvla-Bucht ein Stützpunkt der U-Boote wäre. Um sie völlig zu sperren, legte er am 28. Februar 1917 vor deren Eingang eine Netzsperre, die aber zum größten Teil durch schweren Seegang bald wieder beseitigt wurde (Karte 9).

Beschießungen durch Kriegsschiffe fanden nur noch selten statt und blieben ohne Ergebnis. Weit lebhafter dagegen war die Fliegertätigkeit. Tschanak als Sitz der Festungskommandantur wurde besonders häufig angegriffen; bei einem Angriff durch zwei Farman-Doppeldecker wurden am 7. Februar 1917 in einer türkischen Kaserne 4 Mann getötet und 33 leicht verwundet.

Wenige Tage später, am 12. Februar, glückte es einem deutschen Fokker-Flugzeug, einen feindlichen Farman-Doppeldecker aus einem Geschwader von 4 Flugzeugen heraus zur Landung bei Kap Kefes zu zwingen. Den beiden Insassen gelang es noch vor ihrer Gefangennahme, das Flugzeug zu verbrennen.

Am 17. Februar kreuzten zwei feindliche Flugzeuge über Tschanak; eine Bombe wurde, ohne Schaden anzurichten, beim Lazarett abgeworfen. Leutnant Meinicke startete mit einem Fokker-Flugzeug und schoß im Luftkampf ein Bristol-Jagdflugzeug ab. Die Maschine wurde fast unbeschädigt geborgen und der Führer, ein kanadischer Offizier, gefangengenommen. Beim Rückflug von einer Lemnos-Aufklärung am 26. Februar gelang es dem Vizeflugmeister Schubert (inzwischen zum Dienstgrad befördert), mit dem Seekampfeinsitzer Flugzeug 894 einen feindlichen Landdoppeldecker zwischen Lemnos und Imbros überraschend anzugreifen und abzuschießen. Das Flugzeug stürzte ins Wasser und sank.

Auch die türkische Artillerie blieb nicht untätig. Gegen die Inseln Phido und Mavro, auf denen sich feindliche Beobachtungsstationen befanden, wurden einige Male Feuerüberfälle durch die Jenischehir-Batterie ausgeführt. Auch Tenedos wurde beschossen; dazu wurden drei in Schiffslafetten aufgestellte 8,8 cm-SK L/45 von S. M. S. „Goeben", die sogenannte Usedom-Batterie, benutzt (Karte 11). Zwei von den Geschützen mußten fahrbar gemacht werden, um sie der Insel gegenüber aufzustellen. Am 28. Dezember 1916 fand unter Leitung von Kapitänleutnant d. R.

M. A. Herschel eine erfolgreiche Beschießung mit Fliegerbeobachtung statt. Mit 120 Schuß wurden Leuchtturm, Bewachungshaus, Flakbatterie und im Hafen liegende Fahrzeuge wirkungsvoll unter Feuer genommen. Der Leuchtturm wurde völlig zerstört, ein Geschütz der Flakbatterie unbrauchbar gemacht und drei Mahonen im Hafen versenkt. 2 Mann waren gefallen, 3 verwundet. Eine Erwiderung von seiten des Feindes fand nicht statt.

Am 2. April, 9 Uhr vormittags, wurde dieser Feuerüberfall auf Tenedos Stadt und Hafen mit 60 Schuß wiederholt. Vier von Imbros kommende Zerstörer feuerten darauf bis 10 Uhr 50 Minuten vormittags etwa 130 Schuß auf die Batteriestellung, jedoch ohne Erfolg. Die beiden fahrbar gemachten Geschütze wurden sofort unbemerkt vom Feinde zurückgezogen. Am folgenden Tage, dem 3. April, nahm ein Kleiner Kreuzer in der Morgenfrühe die verlassene Stellung mit etwa 90 Schuß unter Feuer, und an den folgenden Tagen wurde von Zerstörern die Beschießung wiederholt; es war dies ein Beweis, daß der Feuerüberfall auf Tenedos erfolgreich gewesen war.

Im Frühjahr 1917 erfuhr die artilleristische Verteidigung eine erhebliche Verbesserung und Verstärkung. Die Kephalo-Bucht auf Imbros diente seit langem dem Feinde als Basis. Kreuzer, Monitore, Torpedoboote, Wachfahrzeuge und Transportdampfer aller Art konnten sozusagen unter den Augen der Meerengenverteidigung dort ungestört verkehren, denn es bestand für diese keine Möglichkeit, von der Südspitze der Gallipoli-Halbinsel aus die Insel unter Feuer zu nehmen. Schon seit langem bestand die Absicht, diesem unhaltbaren Zustand durch Aufstellung von zwei weittragenden Geschützen ein Ende zu machen. Hierdurch sollte gleichzeitig auch eine ungestörte feindliche Beschießung des Außenabschnitts, wie sie im Jahre 1915 möglich gewesen war, für die Zukunft verhindert werden. Die Anforderung schwerer Geschütze in der Heimat mußte aber im Juli 1916 aus Materialmangel abschlägig beschieden werden. Erneute dringende Vorstellungen bei der deutschen Obersten Heeresleitung führten Ende November 1916 zu der Zusage, daß eine 21 cm-SK L/40, die früher an Bord S. M. S. „Roon“ gewesen war, abgegeben werden sollte. Am 1. Januar 1917 traf das Geschütz in Konstantinopel ein. Die Aufstellung dieses Rohrs, das für die Meerengenverteidigung einigermaßen modern genannt werden konnte, im Schießgerüst bereitete bei dem Mangel an geeigneten Hilfsmitteln viele Schwierigkeiten. Um das Gewicht von 20 Tonnen tragen zu können, mußten auf dem verfügbaren Dampfer die Decks versteift werden; dieser Umbau war am 24. Januar beendigt, und am 26. traf der Transport in den Dardanellen ein. In Tschanak wurden durch den Schwimmkran der Netzsperre, dessen Hebekraft hierzu gerade ausreichte,

die Geschützteile auf einen flachgehenden Prahm zur Überführung nach Sed ul Bahr umgeladen. Die türkische Baukommission hatte gehofft, das Ausladen in Sed ul Bahr ohne den Schwimmkran vornehmen zu können, um nicht die Aufmerksamkeit des Feindes zu erregen. Dies stellte sich aber als unmöglich heraus; vor allem war der Weitertransport des schweren Geschützrohrs und der Einzelteile ohne besondere Vorbereitungen nicht zu bewerkstelligen; der Prahm mußte zunächst wieder nach Tschanak zurückgeschleppt und entladen werden. Mit normalen europäischen Maßnahmen war hier kein Erfolg zu erzielen. Man griff wieder zu den behelfsmäßigen Mitteln, wie sie schon vor Hunderten von Jahren gebraucht worden waren, und in deren Anwendung die Türken Meister waren. Es wurde ein hölzerner Transportschlitten mit Kufen gebaut, in den das Rohr und die Wiege eingelegt werden konnten. Der Bau des breiten, niedrigen Schlittens mit seinen zwei Kufen, die sich auf eingefetteten, aus drei einzelnen Teilen bestehenden Holzschienen, gewissermaßen wieder Schlittenkufen, bewegten, dauerte bis Anfang März 1917. Die Schienen wurden abwechselnd voreinandergelegt und der Schlitten mit Geschütz und Wiege auf ihnen langsam aber sicher vorwärtsbewegt.

Als der Prahm am 6. März mit diesem Material an Bord wieder nach Sed ul Bahr geschleppt wurde, kam unterwegs ein heftiger Südsturm mit entsprechendem Seegang auf. Der Schleppzug mußte die etwa auf halbem Wege liegende Suandere-Bucht als Nothafen anlaufen. Dem Schlepper waren bei dem Seegang die Poller herausgerissen; er war infolgedessen nicht imstande, den Prahm nach Tschanak zurückzuschleppen. Mit Hilfe von zwei kleinen Schleppern gelang es schließlich, den Prahm, der ins Treiben geraten war und eine in der Bucht befindliche hölzerne Anlegebrücke zu zerstören drohte, in dunkler Nacht zu bergen. Erst am 10. März kam der Prahm in Sed ul Bahr an und wurde mit Hilfe des Schwimmkrans ungestört vom Feinde schnell entladen.

Der Transport des Rohres mit der Wiege bis zu der etwa 1 km entfernten Stellung wurde mit Hilfe des Schlittens durch 500 Mann in angestrengtester Arbeit bis zum 2. April bewerkstelligt. Die übrigen Geschützteile wurden mit Geschütztransportwagen in die Stellung gebracht; zu ihrer Bedienung waren 200 bis 300 Mann nötig.

Mit der Anlage der Baugrube war am 31. Januar begonnen worden. Um das Geschütz möglichst der Sicht zu entziehen, wurde die Baugrube auf 4,8 m ausgehoben. Um auch den Aufbau unsichtbar zu machen, wurde es nötig, die Fläche für die Gleise des Baukrans zu versenken, wodurch die Baugrube nach der Seite erheblich vergrößert wurde. Diese unter normalen Verhältnissen, wie z. B. auf dem Kriegsschauplatz der Westfront, leicht

auszuführenden Arbeiten waren hier unendlich erschwert. Es fehlte hier, je länger der Krieg dauerte, desto mehr, trotz Öffnung des Balkanweges, an all den zahlreichen Hilfsmitteln, mit denen der Ingenieur sonst zu arbeiten gewohnt ist. Hier mußte immer wieder zu Behelfsmitteln gegriffen werden, und neue Wege mußten gesucht werden. Alles dies erforderte Zeit, denn manches mißlang, was erst nach mehrfachen neuen Versuchen zum Erfolge führte. Letzten Endes kannte man auch hier das Wort „unmöglich" nicht. Sehr häufig mußten die Arbeiten des Regenwetters wegen unterbrochen werden, da die Baugrube voll Wasser lief. Die Anlage der Baugrube war am 24. März beendet; 100 Mann waren durchschnittlich bei den Arbeiten tätig.

Der Aufbau des Baukrans war am 31. März beendet. Mit dem Montieren des Schießgerüstes und des Rohres wurde am 1. April begonnen, und schon am 4. war es schußklar. Das 21 cm-Geschütz war so geschickt in das Gelände eingebaut und durch Tarnung der Fliegersicht entzogen, daß der Aufstellungsort nie entdeckt worden ist (Karte 14).

Eine weitere Verstärkung der artilleristischen Verteidigung bestand in der Aufstellung einer Batterie von 4—21 cm-Mörsern auf der Höhe bei Kilia, Nagara gegenüber. Sie sollte durchbrechende Schiffe unter Feuer nehmen und verhindern, daß nach einem geglückten Durchbruch von der Kilia-Bucht aus Schiffe ungestört die noch intakten inneren Werke der Seefront von hinten einschießen konnten.

Nach eingehender Ausbildung der türkischen Bedienungsmannschaft wurde das 21 cm-„Roon"-Geschütz am 8. Mai 1917 angeschossen. Das Geschütz stand unter deutschem Kommando; die Hauptnummern waren von Matrosenartilleristen besetzt. Am 11. Mai fand das erste Wirkungsschießen mit Beobachtung durch ein F. T.-Seeflugzeug auf die Kephalo-Bucht statt und hatte zur Folge, daß ein dort liegender Kreuzer der Juno-Klasse seinen Ankerplatz verließ und Schutz unter dem hohen Land suchte. Ein Monitor erwiderte das Feuer mit 15 cm-Geschützen, jedoch erfolglos. Die Beschießung der Kephalo-Bucht auf Imbros wurde im Laufe des Monats Mai mehrfach wiederholt und jedesmal sofort vom Feinde erwidert.

Am 17. Mai beschossen 3 Monitore mehrere Stunden lang mit 160 Schuß schweren Kalibers die Gegend um Kap Teke, wo anscheinend das Geschütz vermutet wurde. Mit 118 Schuß wurde am folgenden Tage die Beschießung durch die Monitore wiederholt. Hierbei erhielt der zum Schutz des 21 cm-Geschützes gegen Fliegerangriffe aufgestellte Flakzug schweres Feuer, durch das zwei türkische Soldaten getötet, ein deutscher Offizier und drei türkische Soldaten verwundet wurden. Der Flakzug wurde daraufhin verlegt. Am 26. Mai erwiderte das „Roon"-Geschütz

das Feuer eines Monitors und erzielte einen Treffer. Mit starker Schlagseite brach der Monitor das Gefecht ab. Die gegenseitigen Beschießungen wurden durch Fliegerbeobachtung unterstützt. Oberleutnant Croneiß schoß bei dieser Gelegenheit einen feindlichen Doppeldecker bei Imbros ab. Als Erfolg des schweren Geschützes war anzusehen, daß Anfang Juni 1917 die Engländer den geschützten Ankerplatz der Kephalo-Bucht aufgaben. Nur selten liefen noch einzelne Schiffe dort ein und dann meistens bei Nacht. Damit hatte der Feind seinen unmittelbar vor den Dardanellen gelegenen wichtigen Stütz- und Beobachtungspunkt verloren.

Unter dem Schutz des 21 cm-Geschützes wurde es der Minensuchdivision auch möglich, das Außenfahrwasser unter der Küste jederzeit, sobald es für das Ein- und Auslaufen von U-Booten erforderlich wurde, ungestört bis zur Suvla-Bucht abzusuchen.

Durch eine Änderung der Bettung erhielt das Geschütz einen Bestreichungswinkel von 360°; dadurch konnten auch Ziele südlich Imbros unter Feuer genommen werden. Leider ließ die allzu geringe Ausstattung mit weittragender Munition eine volle Ausnutzung des Geschützes nicht zu. Im ganzen waren nur 150 Haubengeschosse vorhanden, von denen zur Durchführung der Aufgaben jedesmal nur eine beschränkte Zahl zur Verfügung gestellt werden konnte. Der Forderung auf Lieferung weiterer Munition konnte wegen des außerordentlichen Bedarfs an den Heimatfronten nicht entsprochen werden.

In der Nacht vom 9./10. Juli 1917 wurden Konstantinopel und die militärischen Anlagen am Bosporus zum erstenmal von feindlichen Flugzeugen angegriffen[1]). In der gleichen Nacht erfolgte ein Luftangriff auf die Dardanellen; 11 Uhr 50 Minuten belegte ein feindliches Flugzeug Fort Tschimenlik mit Bomben; hierbei wurden 2 türkische Soldaten getötet und 4 verwundet. Der Angriff wurde gegen 2 Uhr erfolglos wiederholt; um 1 Uhr bewarf ein Flugzeug die Fliegerschuppen bei Nagara mit Bomben, die aber nicht krepierten.

Anfang September fand ein größerer türkischer Luftangriff auf den feindlichen Hauptstützpunkt, die Mudros-Bucht auf Lemnos, statt; hierzu wurden auch Seeflugzeuge vom Bosporus herangezogen. In der Nacht vom 2. zum 3. September griffen zwischen 11 und 1 Uhr sechs deutsche Seeflugzeuge unter Führung von Kapitänleutnant z. D. Goltz die Flugplatzanlagen auf Lemnos an. Aus 400 bis 600 m Höhe wurden im ganzen 33—10 kg-Bomben auf zwei Flugplätze und eine Ballonhalle geworfen. Die militärischen Anlagen bei den Flugplätzen wurden zwar getroffen, es

[1]) Über den Verlauf des Angriffs siehe Bd. I S. 311 ff.

entstanden aber keine Brände. Trotz heftiger Beschießung durch Abwehrgeschütze kehrten die Flugzeuge unbeschädigt zurück. Zwei feindliche Flugzeuge, die das Geschwader vergeblich anzugreifen versuchten, hängten sich an und warfen über Tschanak einige wirkungslose Bomben ab.

In der folgenden Nacht vom 3. zum 4. September unternahmen drei deutsche Seeflugzeuge einen Angriff auf die englischen Flugplatzanlagen auf Imbros und bewarfen die Flugzeugschuppen mit 15—10 kg-Bomben. Die Beschießung durch die Abwehrgeschütze blieb wiederum erfolglos.

Ein Aufklärungsflug nach Lemnos am 30. September hatte bedauerliche Verluste zur Folge. Das Beobachtungsflugzeug 1124, Führer Flugobermatrose Gärtner, Beobachter Flugmaat Keppler, startete 6 Uhr 30 Minuten vormittags nach Lemnos zur Aufklärung und Bilderkundung. Gesichert wurde es von den Kampfeinsitzern 1048, Führer Flugobermaat Krüger, und 894, Führer Flugobermaat Müller. Lemnos wurde in 2600 m Höhe von Süden nach Norden überflogen; dabei wurden die Flugzeuge von Kriegsschiffen und Flak heftig beschossen. Auf dem Rückflug wurden sie in 2800 m Höhe von zwei an Geschwindigkeit und Steigfähigkeit überlegenen englischen Landflugzeugen, darunter einem Dreidecker, angegriffen. Der Kampfeinsitzer 894 erhielt einen Schuß mit Brandmunition in den Benzinbehälter, aus dem sofort dichter schwarzer Rauch quoll, und wurde hierdurch gezwungen, in den Gleitflug überzugehen. Das Beobachtungsflugzeug 1124 folgte, um nach Möglichkeit die Besatzung nach der Landung aufzunehmen, wurde jedoch von dem Dreidecker ebenfalls angegriffen und verlor das beschädigte Flugzeug aus den Augen. Im Verlauf des Kampfes beobachtete die Besatzung von 1124 in 1000 m Höhe, wie unter ihr einer der beiden Kampfeinsitzer, von den feindlichen Flugzeugen verfolgt, brennend ins Meer stürzte. Sie konnte aber nicht erkennen, welches der beiden Begleitflugzeuge es war. 1124 wurde von den beiden englischen Flugzeugen, die abwechselnd angriffen, verfolgt, konnte sich diese aber mit dem achteren Maschinengewehr vom Leibe halten und die Dardanelleneinfahrt in nur 20 m Höhe erreichen und um 9 Uhr 10 Minuten in Tschanak landen. Beide Kampfeinsitzer waren abgeschossen worden.

In der Nacht vom 30. September zum 1. Oktober mußte ein englisches Großflugzeug wegen Ausfall eines Motors im Golf von Saros notlanden. An Bord befanden sich zwei Fliegeroffiziere und ein Ingenieur, die mit 20—112pfündigen und 16—20pfündigen Bomben auf dem Wege nach Konstantinopel waren. Nachdem die Besatzung drei Maschinengewehre, die 36 Bomben und wichtige Ausrüstungsgegenstände über Bord geworfen hatte, schwamm sie an Land, ohne das Flugzeug zu zerstören, in der Annahme, daß es von selbst sinken würde. Die Flieger wurden

gefangengenommen. Ein von der Festung entsandtes Minensuchboot fand das Flugzeug und konnte noch manches brauchbare Material, darunter einen Motor und ein Maschinengewehr, bergen. Einer der gefangenen Flieger erzählte, daß er in dem Luftkampf am Tage vorher mit einem Sopwich-Flugzeug den einen Kampfeinsitzer abgeschossen hätte. Nach den ersten Schüssen hätte sich eine starke Rauchwolke auf dem Flugzeug entwickelt und es wäre dann ins Meer gestürzt und mit dem Flieger gesunken. Das zweite deutsch-türkische Kampfflugzeug wäre von dem Dreidecker abgeschossen, der Flugzeugführer aber von einem Torpedoboot aufgenommen worden. Den Namen des Gefangenen konnte der Engländer nicht angeben, so daß noch keine Klarheit herrschte, welcher von beiden Fliegern gerettet war. Die Ungewißheit wurde bald darauf in unerwarteter Weise geklärt. Am 12. Oktober wurde bei der Flugstation Galata auf der Gallipoli-Halbinsel für Oberleutnant Croneiß von englischen Flugzeugen eine Mitteilung abgeworfen, welche besagte, daß beide am 30. September abgeschossenen Flieger leicht verwundet gefangengenommen wären und sich wohlauf befänden. Das zuletzt abgeschossene Flugzeug hätte den ersten abgeschossenen Flieger noch bergen können.

Die Überlegenheit der vom Feind eingesetzten Landflugzeuge über unsere See-Kampfeinsitzer veranlaßte das Sonderkommando, beim Chef des Admiralstabes die Zuteilung von Land-Kampfeinsitzern der Marine-Landfliegerabteilung zu erbitten. Ferner wurde die Zuweisung einiger Großflugzeuge zu Torpedoangriffen auf die ständig in der Mudros-Bucht in größerer Zahl zu Anker liegenden Kriegs- und Hilfsschiffe und zum Legen von Minen beantragt. Die Schiffe in der Mudros-Bucht waren für Torpedo-Flugzeuge in heller Mondscheinnacht bei überraschendem Einsatz und gleichzeitiger Ablenkung durch Angriffe von Bombenflugzeugen ein Angriffsziel, wie es günstiger kaum sein konnte. In Berücksichtigung der vordringlich zu befriedigenden Forderungen des Marine-Korps in Flandern sah sich der Admiralstab jedoch nicht in der Lage, diesen beiden Anträgen stattzugeben. Es wurde aber die Zuteilung von neueren Flugzeugen verfügt, die nach Verkleinerung der Seeflugstation Xanthi dort entbehrlich waren. Ferner wurden jetzt endlich auch die Türkeiflugzeuge mit Bomben-Abwurf-Einrichtungen für 10- und 58 kg-Bomben ausgerüstet.

Der erfolgreiche Flugzeugführer Schubert, der inzwischen zum Leutnant d. Ref. befördert war, konnte mit einem Kampfeinsitzer bei einem Aufklärungsflug nach Lemnos am 12. Oktober aus großer Höhe einen englischen Doppeldecker über Kap Karos überraschend aus sehr günstiger Stellung angreifen und nach kurzem Kampf zur Landung zwingen.

Am 2. Dezember griffen drei Seeflugzeuge unter dem Schutz von

zwei Seekampfeinsitzern der Seeflugstation Tschanak und drei Landflugzeugen der Feldfliegerabteilung den Flugplatz auf Imbros mit Bomben an. Aus 2000 bis 2500 m Höhe fielen die Bomben in die Nähe der Schuppen, zwischen Baracken und Zelte. Trotz heftigen Feuers der Flugzeugabwehrgeschütze und Angriffen feindlicher Kampfeinsitzer kehrten alle Maschinen unbeschädigt zurück.

Die Seeflugstation Xanthi wurde als Seeflugstützpunkt der Wasserfliegerabteilung des Sonderkommandos angegliedert und ihre Aufgabe, die Überwachung von Thasos und der bulgarischen Küste, von dieser übernommen.

Kapitel 17.

Die Ereignisse am Bosporus bis zum Waffenstillstand mit Rußland. — Das letzte Kriegsjahr.

Wir wenden uns nunmehr wieder der Tätigkeit der Russen im Schwarzen Meer zu. Sie beschränkte sich vom Winter 1916 ab fast ausschließlich auf weitere Minenunternehmungen vor dem Bosporus und vor türkischen Ortschaften an der anatolischen Nordküste. Daß die russische Flotte trotz der Verstärkung, die sie durch Fertigstellung der Großkampfschiffe erfahren hatte, sich nur sehr selten zeigte, hing wohl mit den innerpolitischen Ereignissen in Rußland zusammen. Der Umsturz im Frühjahr 1917 konnte in der Marine nicht ohne nachhaltige Wirkung geblieben sein, zumal die russischen Marinemannschaften sich schon im Russisch-Japanischen Kriege sehr empfänglich für die revolutionäre Bewegung gezeigt hatten. Kleine Fahrzeuge schienen davon weniger berührt worden zu sein, denn Torpedoboote und U-Boote übten ihre unheilvolle Tätigkeit zum Nachteil der türkischen Handelsschiffahrt weiter aus und verschärften durch Versenkung von Kohlendampfern und mit Kohlen beladenen Seglern den Mangel an Brennstoff in Konstantinopel auf das bedenklichste. Der Ausbruch der russischen Revolution brachte also keine wesentliche Entlastung der kritischen Lage in der Türkei. Die in den Jahren 1915 bis 1917 geänderte artilleristische und Unterwasserverteidigung des Bosporus ist aus den Karten 12, 13, 15 zu ersehen.

Am 26. März 1917 nachmittags sichteten unsere Seeflugzeuge etwa 10 sm NO von Kara Burnu zwei russische Flugzeugmutterschiffe, geleitet von zwei Zerstörern. Drei russische Flugboote befanden sich in der Luft; sie hatten auf einige Ortschaften am Bosporus Bomben geworfen. Unsere Flugzeuge, die heftig beschossen wurden, griffen die Schiffe und Zerstörer mit Bomben an, Treffer konnten jedoch nicht beobachtet werden. Am 4. April gegen 11 Uhr vormittags wurden wiederum drei russische Flugzeugmutterschiffe mit etwa zwölf Flugzeugen unter dem Schutz von sieben Zerstörern vor dem Bosporus festgestellt und wiederholt mit Bomben angegriffen; dabei kam es auch zu einem Luftgefecht mit einem Flugboot, das sich über Kawak gezeigt und über dem Bosporus eine Bombe ins Wasser geworfen hatte. Am Nachmittag des gleichen Tages wurde ein feindliches U-Boot von zwei Seeflugzeugen mit Bomben belegt, die zum Teil gut deckend in der Nähe des gerade noch sichtbaren Turmes lagen.

Am 29. April 1917 stellten unsere Seeflieger zwei neue Minensperren etwa 8 sm NNO von Anatoli-Fener fest. Außer durch zwei regelmäßig gelegte Reihen war das Gebiet durch eine große Anzahl kleinerer Minen verseucht. Wenn auch die Räumarbeiten sofort energisch einsetzten, war es doch nicht möglich, das Seegebiet vor dem Bosporus völlig von Minen zu reinigen.

Am 17. Mai, 5 Uhr nachmittags, wurden von Beobachtungsstationen an der Küste vier feindliche Fahrzeuge etwa 30 sm ab mit Kurs auf den Bosporus gesichtet. Ein sofort gestartetes Flugzeug meldete bald darauf einen Kleinen Kreuzer mit vier kleinen Minenbooten im Schlepp und einen Zerstörer, der einen kleinen Dampfer im Schlepp hatte. In der Ferne waren Rauchwolken von weiteren Kriegsschiffen zu sehen. Auf diese Meldung hin griffen zwei Flugzeuge die Zerstörer und Boote mit Bomben an, konnten sie aber nicht vertreiben. Noch bei Anbruch der Dunkelheit waren die Fahrzeuge in Sicht. Den Zweck der feindlichen Unternehmung stellte man am nächsten Tage fest. 12 sm westlich von der Bosporuseinfahrt erkannte ein Seeflugzeug an der europäischen Küste eine neue Minensperre, deren beide Enden nur etwa 500 m von Land entfernt lagen. 60 Oberflächenständer rot gestrichener Minen zeigten unschwer deren Lage (Karte 3).

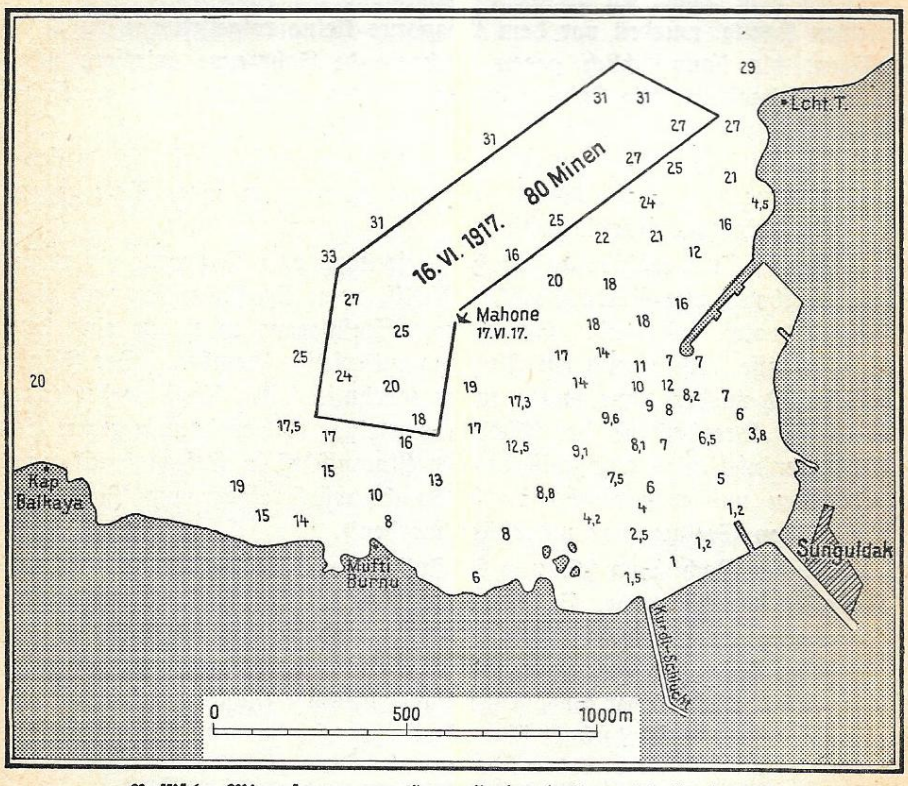
Das Oberkommando der türkischen I. Armee, deren Befehlsbereich sich auf beide Ufer des Bosporus erstreckte, meldete am 25. Mai, daß gegen 4 Uhr vormittags bei Agatchili ein russischer Kreuzer und mehrere Torpedoboote erschienen waren, und daß diese Fahrzeuge auf etwa 3 sm Abstand von der Küste Minen gelegt hatten, von denen etwa 50 Oberflächenständer waren. An einer Stelle lagen sie zu einem Knäuel zusammengeballt. Der Beobachtungsposten Anatoli-Fener hatte in der gleichen Nacht 12 Uhr 10 Minuten vormittags Motorengeräusch gehört. Während des Anstellens des Scheinwerfers erfolgten innerhalb von etwa zwei Minuten zwei Detonationen, doch konnte der gleich darauf leuchtende Scheinwerfer nichts mehr finden. Bei Hellwerden wurden in weiter Entfernung zwei größere Schiffe gesichtet. Ein 4 Uhr 50 Minuten vormittags gestartetes Seeflugzeug belegte 20 sm nördlich von Anatoli-Fener ein älteres russisches Linienschiff mit zehn Bomben; Treffer wurden nicht beobachtet. Ferner sichtete das Flugzeug den Kreuzer „Kagul" mit einem Boot im Schlepp und zwei Torpedoboote, die mit N-Kurs abliefen. Im Laufe des Tages stellte man auch die Ursache der beiden Detonationen fest. An verschiedenen Stellen des nördlichen Bosporus trieben die Leichen eines russischen Seeoffiziers und dreier Matrosen an. Ebenfalls wurden Wrackstücke von starken Holzbooten und Bootsinventarien geborgen. Aus den aufgefischten

Gegenständen konnte geschlossen werden, daß zwei russische Minenboote beim Auslegen der neuen Sperre vernichtet worden waren. Die gefallenen Russen wurden mit militärischen Ehren im Garten der russischen Botschaft in Büjükdere beigesetzt.

Aus der neu gelegten Sperre wurden am folgenden Tage 74 Minen geräumt. Am 27. Mai lief ein Minensuchdampfer auf eine Mine; ein deutscher Offizier, vier türkische Mannschaften verloren hierbei ihr Leben, zwei deutsche und zwei türkische Mannschaften wurden verwundet.

Trotz aller Anstrengungen war es den Russen bisher nicht gelungen, die Schiffahrt vor dem Bosporus völlig lahmzulegen. Mit zäher Energie machten sich die Verteidiger immer wieder daran, die für die Aufrechterhaltung der Zufuhren an Lebensmitteln und Kohlen lebensnotwendige Fahrstraße freizumachen. Es ist nicht verständlich, warum die Russen bisher nicht versucht hatten, zu gleicher Zeit mit dem Bosporus den wich-

Skizze 8.



Russische Minensperre vor Sunguldak gelegt am 16. Juni 1917.

tigen Kohlenhafen Sunguldak zu sperren. Minenmaterial stand ihnen in ausreichender Menge zu Gebote. Überdies mußte ihnen bekannt sein, daß die Minenräummittel in dem militärisch sehr unvollkommen ausgerüsteten Kohlenhafen recht dürftig waren. Erst in der Nacht vom 16. zum 17. Juni 1917 wurde die Einfahrt durch zahlreiche Minen gesperrt. Zu ihrer Beseitigung erbat Sunguldak zwei Minensuchboote, die aber vorläufig wegen der umfangreichen Räumarbeiten vor dem Bosporus nicht gestellt werden konnten. Immerhin gelang es den dortigen Dienststellen, eine 300 m breite minenfreie Fahrstraße nach Westen festzulegen, so daß Dampfer jeder Größe ungefährdet in den Hafen einlaufen konnten. Damit war Ende 1917 auch diese Gefahr abgewehrt. Zur Unterstützung der Kohlentransport-Sicherung wurde im September 1917 ein Seeflug-Stützpunkt mit FT-Station in der Bucht von Kefken an der anatolischen Küste, etwa 100 km östlich des Bosporus, eingerichtet und bis zum Waffenstillstand mit Rußland ständig mit einem Seeflugzeug besetzt.

An dem Tage, an welchem Sunguldak die Fahrstraße minenfrei melden konnte, wurden vor dem Bosporus kleine rotgestrichene russische Minen, die hauptsächlich gegen flachgehende Fahrzeuge wirksam sein sollten, festgestellt. Die Ladung betrug nur etwa 30 kg mit sehr empfindlicher Dreharmzündung, die beim Räumen sehr leicht explodierte. Die Arbeiten zu ihrer Beseitigung mußten daher mit größter Vorsicht aufgenommen werden. Diese Minen waren anscheinend in erster Linie gegen die Minenräummotorboote bestimmt.

Am 26. Juni erschien auf große Entfernung vom Bosporus ein russischer Verband, aus einem Großkampfschiff, neun Spezialschiffen und vier Torpedobooten bestehend. Ein eigenes Seeflugzeug warf auf eins der Spezialschiffe, anscheinend ein Flugzeugmutterschiff, Bomben. Der Feind verschwand wieder, ohne etwas zu unternehmen. Am Tage vorher war S. M. S. „Breslau" bei der Rückkehr von einer Unternehmung gegen die Schlangeninsel mit einem russischen Großkampfschiff in Gefechtsberührung gekommen und war hierbei durch Bombenwürfe eines vom Bosporus kommenden Seeflugzeugs unterstützt worden[1]).

In der Nacht vom 25. zum 26. Juli näherte sich ein Motorboot den Batterien des Bosporus. Es wurde von Scheinwerfern entdeckt und unter Feuer genommen, worauf es sofort abdrehte und, anscheinend unbeschädigt, mit hoher Fahrt aus Sicht kam. Bei Tagesanbruch wurden an der europäischen Küste nördlich der Bosporuseinfahrt mehrere Flaschen gefunden, die offenbar von dem Motorboot über Bord geworfen waren. Sie enthielten

[1]) Über die Unternehmung S. M. S. „Breslau" siehe Bd. I S. 306 ff.

folgende „Proklamation der revolutionären russischen Flotte an die türkische Nation“:

„Dieser schreckliche Krieg, der seit drei Jahren dauert, hat das Blut aller Nationen wie Wasser fließen lassen, ihr Hab und Gut vernichtet. Ist dies nötig? Die russische Nation, welche sich vom zaristischen Joch befreit hat, hat durch Vermittlung ihrer Regierung sowie durch den Soldaten- und Arbeiterrat allen Nationen öffentlich bekanntgegeben, daß sie keinen fremden Boden will, niemandem Ungerechtigkeit tun wird und für einen gerechten Frieden arbeitet. Dieser Friede muß unter der Bedingung geschlossen werden, daß kein Land fremden Boden erobert, und daß jede Nation frei dasjenige Land auswählt, das es liebt. Rußland hat seine Proklamation wahrgemacht, indem es Finnland und den anderen in Rußland lebenden Nationen die Freiheit gab. Insbesondere hat es auf Polen und das ihm versprochene Konstantinopel verzichtet. Die Meerengen von Konstantinopel und die Dardanellen sind Rußlands Pforte. Deshalb müssen wir die notwendigen Garantien fordern, daß keine feindlichen Linienschiffe einfahren, um uns anzugreifen, und daß unseren Handelsschiffen diese Pforte nicht verschlossen wird. Die Türkei schloß während des italienischen und des Balkankrieges die Meerengen. Dies verursachte Rußland ungeheuren Schaden. Trotzdem ist es leicht, sich in diesem Punkt mit der Türkei zu verständigen, denn nachdem wir auf Konstantinopel verzichtet haben, bleibt zwischen Rußland und der Türkei kein Grund zu Feindseligkeiten mehr. Aber wir können unter keinen Umständen zugeben, daß die Bosporus- und Dardanellen-Meerengen in die Hände der Deutschen übergehen, denn dann würde Rußland unter Deutschlands Einfluß kommen.

„Deutschland hat die Türkei in diesen Krieg hineingezogen, die ganze türkische Regierung sich gefügig gemacht und auch Konstantinopel besetzt, um durch Vermittlung der Bagdadbahn die ganze Türkei unter seinen Gehorsam zu zwingen, das Land zu einer Kolonie zu machen, damit es selber daraus Nutzen ziehen kann.

„Die Deutschen sollen nach ihrem Lande zurückgehen, wir beabsichtigen nicht, sie anzugreifen und ihnen Boden zu nehmen, aber die Deutschen sollen ihre Hände von Rußland und der Türkei zurückziehen.

„Der Türken und unser Feind ist derselbe. Es ist Deutschland. Deshalb jagt sämtliche deutschen Soldaten, Offiziere und Beamte aus der Türkei heraus. Dann können wir mit Euch als gute Nachbarn leben. Jetzt ist in der Welt nur noch die österreichische und die deutsche Regierung despotisch.

„Deutschland vor allem arbeitet mit seinen Eroberungsplänen daran,

die ganze Welt unter sein Joch zu beugen. Deshalb sind sämtliche Länder und hauptsächlich das freie Amerika gegen Deutschland in den Krieg getreten. Diesmal haben unsere Soldaten in Galizien die Offensive ergriffen. Sie dringen im Namen der Freiheit und des Friedens aller Länder siegreich vorwärts.

„Wir und unsere Verbündeten werden nicht eher die Waffen niederlegen, bis Deutschland seine Eroberungspolitik aufgibt, und Deutschland wird auf jeden Fall besiegt. O Türken, aus welchem Grunde haltet Ihr zu Deutschland; brecht die Beziehungen zu Deutschland ab, jagt die Deutschen heraus, dann wird der von jedermann mit Ungeduld erwartete, jeder Nation Heil und Segen bringende, auf Gerechtigkeit und Menschlichkeit aufgestellte Friede kommen.

Sewastopol, den 5. Juli 1333[1])."

Diese an sich geschickt abgefaßte Proklamation erfüllte ihren Zweck nicht und konnte es auch um so weniger tun, als die Russen keineswegs ihre Unternehmungen an der türkischen Küste des Schwarzen Meeres einstellten. Nachdem sie unbefestigte türkische Ortschaften an der anatolischen Küste, die ohne jede militärische Bedeutung waren, beschossen hatten, kam Ende Oktober die Nachricht, daß an der bulgarischen Küste vor Iniada ein russisches U-Boot gesichtet war und daß die dortigen militärischen Dienststellen mit einer Minenverseuchung rechneten. Der Seeweg nach Konstanza mußte mit allen Mitteln und unter allen Umständen offengehalten werden, damit die für die Ernährung der Türkei lebensnotwendigen Getreidezufuhren aus Rumänien nicht unterbunden wurden. Auf die Nachricht von dem Erscheinen des feindlichen U-Boots blieben auf der Fahrt nach Varna begriffene türkische Dampfer in Iniada liegen (Skizze 1) und wagten die Weiterfahrt nicht. Das Flottenkommando, das vom Generalintendanten Ismael Hakki Pascha um seine Unterstützung gebeten wurde, hatte selbst keine Räumfahrzeuge zur Verfügung, es veranlaßte aber beim Oberkommando der Meerengen die Entsendung von Minensuchbooten, um eine etwaige Minenverseuchung festzustellen. Im Hinblick auf die Dringlichkeit der Forderung und weil andere Mittel nicht vorhanden waren, erklärte dieses sich mit der Entsendung von drei Minensuchmotorbooten einverstanden, wenn auch sonst die Hilfsmittel der Festung grundsätzlich nicht weiter als 20 sm nach Ost und West von der Einfahrt zum Minensuchen herangezogen werden sollten. Am 29. Oktober liefen drei Minensuchmotorboote im Schlepp des nur 97 Tonnen großen Torpedoboots „Hamid Abad"

---

[1]) Türkische Jahreszahl.

aus und trafen am folgenden Tage in Iniada ein. Noch bevor sie mit ihrer Arbeit beginnen konnten, erschienen russische Zerstörer und nahmen die Fahrzeuge unter Feuer[1]). „Hamid Abad" wurde in Brand geschossen und sank, ein im Hafen liegender Dampfer wurde ebenfalls versenkt, mehrere andere wurden beschädigt. Die Minensuchboote hatten sich der Beschießung dadurch entzogen, daß sie auf den Strand liefen. Während der Beschießung griffen deutsche Seeflugzeuge aus Varna die russischen Boote mit Bomben an und zwangen sie dadurch, sich zu entfernen. Bei den Minensucharbeiten wurden Minen nicht gefunden, so daß die Boote im Schlepp des Torpedoboots „Basra" am 1. November unbehelligt wieder in den Bosporus einliefen.

In Rußland war inzwischen die bisherige Regierung gestürzt und eine rein bolschewistische hatte die Staatsgeschäfte übernommen. Die neuen Machthaber wünschten eine möglichst schnelle Beendigung des Krieges und schlugen die Einleitung von Waffenstillstandsverhandlungen vor. Zur Erleichterung dieser Verhandlungen trat eine Waffenruhe ein, die vom 7. Dezember 1917, 12 Uhr mittags, bis zum 17. Dezember, 12 Uhr mittags, dauern sollte. Der Waffenstillstand wurde am 17. Dezember 1917 geschlossen. Damit fanden die kriegerischen Ereignisse im Schwarzen Meer, soweit die Meerengenverteidigung in Frage kam, ihr Ende.

Hauptaufgabe der Bosporus-Kommandantur wurde es nun, das gesamte Seegebiet um die Einfahrt herum von den erheblichen Resten der feindlichen Minensperren zu säubern, um es der wieder frei verkehrenden Handelsschiffahrt zu ermöglichen, gefahrlos den Bosporus anzusteuern und einzulaufen. Das ganze Gebiet wurde unter der umsichtigen Leitung von Kapitänleutnant d. R. Hagendorf, dem Führer der aus Motorboooten bestehenden 2. Minensuchdivision, bis Oktober 1918 gesäubert. In einem Schlußbericht an das türkische Große Hauptquartier vom 15. Oktober 1918 faßte Admiral v. Usedom die Minenräumtätigkeit von Kriegsausbruch an zusammen und kam zu dem Ergebnis, daß während der Kriegsjahre rund 1800 Minen vor dem Bosporus beseitigt worden waren. Die hierbei eingetretenen Verluste waren folgende:

1. Am 30. Dezember 1914 Minensuchdampfer „Rhone" gesunken, 3 türkische Matrosen ertrunken.
2. Am 10. Juli 1915 Kanonenboot „Issa Reis" beschädigt eingeschleppt, keine Verluste.
3. Am 13. September 1916 Torpedoboot „Kütachja" gesunken, 1 deutscher, 1 türkischer Matrose tot, mehrere verwundet.

---

[1]) Vgl. auch Bd. I S. 321.

4. Am 17. September 1916 Kanonenboot „Malatia" beschädigt eingeschleppt, keine Verluste.
5. Am 27. Mai 1917 Minensuchdampfer Nr. 2 gesunken, 1 deutscher Offizier, 5 türkische Matrosen tot, 2 deutsche und 2 türkische Matrosen verwundet.

Der Abschluß der Räumtätigkeit gab dem Oberbefehlshaber der Meerengen Veranlassung, folgenden Tagesbefehl zu erlassen:

„Nachdem die Minenräumarbeiten vor dem Bosporus zu einem gewissen Abschluß gekommen sind, spreche ich beiden Minensuchdivisionen meine besondere Anerkennung für die von ihnen erzielten Leistungen aus. Tatkräftig, unermüdlich und opferwillig haben Offiziere und Mannschaften in jahrelanger schwerer Arbeit durch Beseitigung der feindlichen Minen es ermöglicht, daß die Schiffahrt von und nach dem Schwarzen Meer jederzeit offen blieb.

Besonders gedenke ich der Kameraden, die dabei ihr Leben gelassen haben. Im Dienste ihres Vaterlandes sind sie gefallen. Ihr Andenken wird unter uns fortleben."

Dies Urteil über die gesamte Such- und Räumtätigkeit muß als voll gerechtfertigt anerkannt werden. Diese Tätigkeit stellt sich als ein vier Jahre langer, ununterbrochen und unverdrossen geführter Kampf mit völlig unzulänglichen Mitteln gegen eine oft erdrückende Übermacht, die der russische Angreifer durch seine vielen gut durchgeführten Minen-Unternehmungen dem Verteidiger entgegenstellte. Hierbei hatte das deutsche Minenpersonal zunächst die Hauptlast zu tragen, sowohl bei den Minenräumarbeiten als auch bei der Instandsetzung der für den Suchdienst ungeeigneten Fahrzeuge. Denn die hierin ganz unerfahrenen türkischen Kameraden bedurften gründlicher Ausbildung, bevor sie ihren Dienst aufnehmen konnten. Es war ein Glück, daß die Russen das ganze Jahr 1915 und die erste Hälfte 1916 Zeit für die Ausbildungsarbeit ließen, weil sie in diesem Abschnitt fast ganz auf offensive Minenbetätigung verzichteten. Wenn es gegen Ende 1916 den Russen gelungen ist, trotz verzweifelter Gegenwehr des Such- und Räumdienstes die Bosporus-Einfahrt längere Zeit zu sperren, so lag dies nicht an der Leistungsfähigkeit des Personals. Nur der Kohlenmangel zwang die Minensuchdivision vorübergehend zur Einstellung ihrer Tätigkeit. Um so erfreulicher ist es zu sehen, wie schnell der Minenring der Russen im Mai 1917 durchbrochen wurde, als der schwache Verband von sechs Motorbooten auf dem Kriegsschauplatz vor der Bosporus-Einfahrt erschien und seine Arbeit aufnahm. Die Geschichte der Minenbekämpfung vor den türkischen Meerengen ist ein Ruhmesblatt, das sich würdig den Taten deutscher Such- und Räumverbände in der Nord- und Ostsee anfügt.

Der Friedensschluß mit Rußland hatte der Dardanellenverteidigung keine Entlastung gebracht. Die Bewachung der Einfahrt durch den Feind blieb unverändert. Auf türkischer Seite war trotz der Erleichterung, welche die Lage am Schwarzen Meer brachte, doch nicht die Möglichkeit zu einer lebhafteren militärischen Tätigkeit gegeben, denn die fernen Fronten, vor allem Palästina, stellten die allergrößten Anforderungen, und es bedurfte der Zusammenfassung aller verfügbaren Kräfte, um ihnen gerecht zu werden. Die aufmerksame Beobachtung des Feindes erlitt aber keine Unterbrechung. Veränderungen in den Bewachungsstreitkräften und vor den feindlichen Stützpunkten wurden durch Luftaufklärung sofort gemeldet. Hierbei kam es gelegentlich zu Luftkämpfen. Am 17. Januar 1918 wurde ein deutsches Seeflugzeug, Führer Flugobermatrose Gärtner, Beobachter Flugmaat Keppler, im Luftkampf abgeschossen. Ein Brief des englischen Fliegerkommandeurs, der auf dem deutschen Flugplatz abgeworfen wurde, bestätigte den Verlust mit folgenden Worten:

"Sir, the seaplane pilot shot down yesterday (17. Jan.) was received by us, but I regret to state he was dead. He will be burried to-day at Kusu with full naval honours.

I trust you will be agreeable to let us have similar information of any of our officers in the future."

An demselben Abend lief Leutnant zur See d. R. Semmler mit zwei Motorkanonenbooten zum Minensuchen aus. Die Flotte beabsichtigte, aus den Dardanellen einen Vorstoß zu unternehmen, um feindliche Streitkräfte bei Imbros und in der Mudros-Bucht auf Lemnos anzugreifen[1]). Die Durchführung dieser Aufgabe bedingte eine Prüfung der vor der Einfahrt liegenden feindlichen Sperren, um für „Goeben" und „Breslau" den voraussichtlich sichersten Kurs festzulegen. Der von den beiden Motorkanonenbooten vom Feinde unbemerkt abgesuchte Auslaufsweg reichte bis zu einem Punkt, der etwa 5 sm von der Dardanelleneinfahrt entfernt lag. Minen wurden hierbei nicht gefunden. Daneben wurde durch Flugzeuge der Festung die Minenlage im Seegebiet vor den Dardanellen erkundet. Die eigenen Minensperren in den Dardanellen wurden durch Fortnahme der Randminen an der europäischen Seite verkürzt, so daß für die Schiffe eine 200 bis 300 m breite Fahrstraße hergestellt war. Die Enden jeder Sperre wurden durch Bojen gekennzeichnet, an denen Ruderboote mit Laternen lagen. Die Festung erhielt Alarmbefehl, und die Flugzeuge sollten die Sicherung gegen U-Boote übernehmen, sobald die Schiffe auf dem Rückmarsch waren. Admiral v. Usedom übernahm den Oberbefehl und

[1]) Siehe Bd. I Kapitel 28 und 29.

begab sich dazu nach Jenischehir, während der Chef des Stabes der Festungskommandantur, Korvettenkapitän Arnold, die Leitung in Tschanak hatte.

Der Vorstoß fand am 20. Januar 1918 statt. Bei der Ausfahrt wählte S. M. S. „Goeben" nach dem Passieren der von den Motorkanonenbooten als minenfrei festgestellten Durchfahrt zum weiteren Vormarsch nicht den von der Festung auf Grund der Flugzeugerkundung empfohlenen Weg, da auf der Seekarte eines bei Enos gestrandeten englischen Vorpostendampfers Eintragungen über die Minenlage gefunden waren, die an sich zutreffend, aber leider nicht vollständig waren und im Südwesten eine breite Sperrlücke erkennen ließen, die kürzlich durch neu ausgelegte englische Minen geschlossen worden war (Skizze 2). Durch diese vermeintliche Sperrlücke stieß „Goeben" vor, und hier erhielt sie auslaufend den ersten und einlaufend den dritten Minentreffer. Noch verhängnisvoller wirkte sich das englische Minenfeld südöstlich der Insel Imbros aus, das „Goeben" und „Breslau" nach erfolgreicher Durchführung ihrer Aufgabe auf dem Rückmarsch passierten: der Kleine Kreuzer „Breslau" sank, nachdem insgesamt 5 Minen unter ihm detoniert waren, während „Goeben" hier ihren zweiten Minentreffer erhielt. Als S. M. S. „Breslau" gesunken war, versuchten die eigenen Torpedoboote vorzustoßen, um die Besatzung zu retten. Überlegene englische Zerstörer gingen aber zum Angriff vor. Gegen diese eröffneten das 21 cm-Geschütz und eine 15 cm-Batterie bei Sed ul Bahr das Feuer und zwangen sie, von weiteren Angriffen auf die schwachen türkischen Boote abzusehen. 8 Uhr 25 Minuten vormittags starteten drei Seeflugzeuge zur U-Bootssicherung von Tschanak, drei weitere Seeflugzeuge folgten auf Anforderung von „Goeben" zur Abwehr feindlicher Flieger. Zwischen zehn englischen Fliegern und den eigenen entwickelten sich zahlreiche Luftkämpfe, in denen Leutnant zur See d. R. Schubert in einem Seekampfeinsitzer ein englisches Seeflugzeug brennend zum Absturz brachte; ein zweites englisches Flugzeug wurde von demselben Flieger zum Niedergehen gezwungen und dicht über Wasser durch Artilleriefeuer vernichtet. Der tapfere Einsatz der Flieger hinderte die feindlichen Flugzeuge daran, ihre Angriffe auf „Goeben" durchzuführen; ihre Bomben mußten sie zum Teil ohne Ziel abwerfen.

Nachdem S. M. S. „Goeben", die durch die drei Minentreffer weder ihre Schwimm- noch ihre Manövrierfähigkeit eingebüßt hatte, die eigenen Minensperren passiert hatte, wurden die verbreiterten Sperrlücken sofort wieder verengt und damit die Sperren auf den normalen Zustand gebracht. Kurz bevor S. M. S. „Goeben" die Durchfahrt der Netzsperre bei Nagara er-

reicht hatte, kam sie auf einer dort vorspringenden Sandbank fest (Karte 16). Die Arbeiten zum Abbringen des Schlachtkreuzers wurden von der Festung, soweit es ihre geringen Hilfsmittel zuließen, energisch unterstützt[1]). Zum Leichtern des Schiffes wurden Schlepper und Prähme gestellt. Die Festungswerke blieben alarmbereit, um feindlichen Störungsversuchen sofort begegnen zu können. Vor allem beteiligten sich die Land- und Seeflugzeuge in ganz besonderem Maße an dem Schutz des wertvollen Schiffes gegen die unaufhörlich aufeinanderfolgenden feindlichen Fliegerangriffe. In der Nacht vom 22. zum 23. und am 23. Januar griffen insgesamt 30 Flugzeuge die „Goeben" an und warfen 54 Bomben ab. Den eigenen Land- und Seefliegern gelang es vielfach, den Feind durch Sperrflüge fernzuhalten. Am 23. Januar, 2 Uhr 55 Minuten nachmittags, schoß Leutnant Meinicke ein englisches Flugzeug in Brand. Der Flugzeugführer wurde tot geborgen und mit militärischen Ehren beigesetzt, ein zweites englisches Flugzeug wurde im Luftkampf von Oberleutnant Croneiß beschädigt. Zur Verstärkung der Flugzeugabwehr wurden zwei Maschinengewehrzüge und ein 7,5 cm-Flakzug herangezogen. Letzterer wurde auf Kilia Tepe aufgestellt.

Zum Schutz der „Goeben" gegen U-Bootsangriffe wurde am 23. eine 158 m lange und 6 m tiefe Torpedoschutzsperre ausgelegt. Nach den Erfahrungen aus den Dardanellenkämpfen mußte man auf indirekte Beschießung der „Goeben" gefaßt sein. Da die Lage des Schiffes dem Feinde einwandfrei bekannt war, war es für ihn nicht allzu schwierig, mit Luftbeobachtung bei genügender Sicherung der Flugzeuge indirekt „Goeben" unter Feuer zu nehmen. Von der Festung wurden die erforderlichen Abwehrmaßnahmen vorbereitet. Es kam aber nur zu einem mit schwachen Mitteln unternommenen Versuch. Am 24. Januar feuerten 9 Uhr 50 Minuten nachmittags ein Zerstörer und ein Monitor anscheinend mit 15 cm indirekt nach Nagara. Die Aufschläge lagen alle viel zu kurz in der Kilia-Bucht und richteten keinen Schaden an. Der Grund dafür, daß die Beschießung erfolglos blieb, war der, daß die vom Feinde vor der Gallipoli-Halbinsel gelegten Minensperren die eigenen Streitkräfte daran hinderten, sich der Küste so weit zu nähern, daß ein Erfolg hätte erzielt werden können. Nach der von den Küstenbeobachtungsstationen einwandfrei durchgeführten Peilung des Mündungsfeuers des feindlichen Monitors lag es in einem Abstand von 90 hm von Gaba Tepe. Die Aufschläge lagen daher sämtlich 20—30 hm zu kurz. Das 21 cm-„Roon"-Geschütz und mehrere 15 cm-Geschütze erwiderten das Feuer ebenfalls erfolglos. Weitere Beschießungen fanden nicht statt.

---

[1]) „Der Kampf um die »Goeben«" siehe Bd. I Kapitel 29.

Am 26. Januar, 5 Uhr 30 Minuten nachmittags, kam „Goeben" frei und dampfte sofort nach Konstantinopel. Der Feind stellte aber seine Bombenangriffe auf Nagara trotzdem nicht ein. Am 28. Januar nachts wurde ein englischer Doppeldecker bei Nagara durch Maschinengewehrfeuer zur Landung gezwungen und fast unversehrt geborgen; die beiden englischen Fliegeroffiziere wurden gefangengenommen. Das englische Short-Seeflugzeug hatte zum Angriff auf „Goeben" nur eine 100 kg-Bombe an Bord. Von den Offizieren erfuhren die türkischen Dienststellen, daß von „Breslau" etwa 170 Mann gerettet waren.

Zu spät erst hatten die Engländer die U-Bootswaffe, die der „Goeben" am gefährlichsten hätte werden können und deren Angriff erwartet wurde, ansetzen können. In der Mudros-Bucht hatte sich wohl kein angriffsklares U-Boot befunden; es mußte deshalb erst „E 14" von Korfu herangezogen werden. Am 27. Januar, 6 Uhr nachmittags, verließ es die Mudros-Bucht mit dem Befehl, die bei Nagara liegende „Goeben" anzugreifen. Es war damals dem Feinde noch nicht bekannt, daß die „Goeben" vor mehr als 24 Stunden freigekommen war und bereits vor Konstantinopel zu Anker lag. Nachdem die Minensperren auf 50 m Tauchtiefe unterfahren waren, passierte am 28. Januar früh „E 14" das Fort Hamidie und stellte fest, daß „Goeben" nicht mehr auf der Sandbank festsaß. Da ein lohnendes Ziel sonst nicht vorhanden war, feuerte das Boot auf den Minendampfer „Intiba" und das Kanonenboot „Burek Reis", die am Kohlenhof lagen, einen Torpedo, der aber in den Grund ging und detonierte. Das Boot kam an die Wasseroberfläche und wurde sofort lebhaft unter Feuer genommen. Hierbei wurden das Sehrohr beschädigt und an Steuerbordseite die Öltanks leck geschlagen; der Turm erhielt einen Treffer, so daß er verlassen werden mußte. Trotz dieser schweren Beschädigungen gelang es „E 14", getaucht auszulaufen und die Minensperren glücklich zu passieren. Mittags wurde es halbgetaucht von Kum Kale aus gesichtet und von Batterien auf beiden Ufern unter Feuer genommen. Infolge eines Treffers klemmte die Rudereinrichtung, so daß das Boot im Kreise fuhr. Da es nicht mehr zu retten war, wollte der Kommandant wenigstens die Mannschaft bergen und dazu das Boot auf den Strand setzen. Anfangs gelang es aber nicht, das vordere Luk zu öffnen. Erst als dies nach mühevollen Anstrengungen geglückt war, konnte die Besatzung an Deck kommen und die weiße Flagge zeigen. Die Batterien bei Kum Kale stellten darauf sofort das Feuer ein, während die von Sed ul Bahr die Flagge nicht erkannten und weiterfeuerten. Das Boot wurde vielfach getroffen und sank. Der Kommandant fand hierbei den Tod. Mit dem Boot gingen 3 Offiziere und 20 Mann in die Tiefe, während 9 Mann in türkische Gefangenschaft fielen. Damit hatten

die feindlichen Versuche, S. M. S. „Goeben" in ihrer kritischen Lage zu vernichten, ihren verlustreichen Abschluß gefunden.

Während die Feindmächte im Laufe des Jahres 1918 an verschiedenen Fronten eine Entscheidung herbeizuführen suchten, blieb es vor den Dardanellen ruhig; trotzdem bestand auch weiterhin die Gefahr eines überraschenden Angriffs auf die Meerengen. Es ergab sich deshalb die Notwendigkeit einer fortlaufenden Luftaufklärung, um etwaige Angriffsabsichten des Gegners rechtzeitig zu erkennen und seine vorbereitenden Maßnahmen nach Möglichkeit zu stören. Hierfür wurden die Flugzeuge der Seeflugstation Tschanak und der türkischen Feldflieger-Abteilung 1 angesetzt. Ihre Tätigkeit erstreckte sich auf

1. Minensuchflüge zur Feststellung der Erweiterung bzw. Räumung gegnerischer Sperren, um hieraus Rückschlüsse auf ein bevorstehendes Angriffsunternehmen zu ziehen;
2. Aufklärungsflüge nach den feindlichen Insel-Stützpunkten. Mit besonderer Aufmerksamkeit wurde auch die der Dardanelleneinfahrt unmittelbar vorgelagerte Insel Mavro beobachtet, welche dem Gegner einen guten Überblick über alle eigenen Vorgänge in den Dardanellen bot und deren FT-Station die Nachrichten an die übrigen Inselstützpunkte übermittelte;
3. Angriffsflüge zur Bekämpfung der Land- und Seeflugstationen des Gegners auf Lemnos, Imbros, Tenedos und Thasos.

Fielen diese Aufgaben hauptsächlich den Seeflugzeugen zu, so hatte die zur türkischen Feldflieger-Abteilung 1 gehörende Jagdstaffel des Oberleutnants Croneiß in Tschanak den Auftrag, durch Abwehr feindlicher Aufklärungsflugzeuge den Gegner am Einblick in das eigene Gebiet zu hindern und die Seeflugzeuge bei Angriffen überlegener feindlicher Landeinsitzer zu unterstützen.

Mangel an Flugzeugbesatzungen und geeigneten vollwertigen Flugzeugen erschwerten die Durchführung der gestellten Aufgaben, während dem Feind überlegene Landflugzeuge in ausreichender Zahl zur Verfügung standen. Die Minensuchflüge erlitten oft Unterbrechungen durch feindliche Fliegerangriffe, und die Aufklärungsflüge nach Lemnos konnten wegen der starken Gegenwirkung durch feindliche Landeinsitzer zeitweise nur durch besonders erfahrene Seekampfeinsitzerflieger, wie Oberleutnant zur See Frhr. von Buddenbrock, Leutnant d. Res. Schubert und Flugmaat Widmann durchgeführt werden. Eine erhebliche Stärkung der eigenen Kampfkraft trat erst ein, als der Flugstation im Juni 1918 einige der neuesten Brandenburg-Seekampfzweisitzer mit einem fest eingebauten und einem beweglichen

Maschinengewehr zugeteilt wurden. Durch Heruntergehen bis dicht über Wasser konnten diese Flugzeuge sich der Angriffe feindlicher Landeinsitzer stets erwehren.

Die Minensuchflüge, meist durchgeführt von zwei bis drei Seeflugzeugen, die in ungefähr 100 bis 150 m Höhe mit Blickrichtung aus der Sonne das betreffende Gebiet absuchten, brachten oft Neumeldungen über einwandfrei festgestellte gegnerische Sperren und ermöglichten die laufende Kontrolle der eigenen Sperren.

Nach Eintreffen mehrerer 200 PS Friedrichshafener Seeflugzeuge, die vier 58 kg-Bomben mitführen konnten, ergab sich die Möglichkeit zu verschärften Bombenangriffen auf die feindlichen Anlagen. Erwähnt seien hier der am 2. April 1918 mit fünf Seeflugzeugen unter Führung des Stationsleiters, Leutnant z. S. d. Res. Popp, durchgeführte Nachtbombenangriff auf die Hafenanlagen von Tenedos, dem am 26. Mai ein gleicher Angriff auf die Fluganlagen der Insel Imbros folgte. Die FT-Station und sonstigen militärischen Anlagen auf der Insel Mavro wurden am 1. Juni mittags aus niedriger Höhe durch sechs Seeflugzeuge erfolgreich mit Bomben und Brandmunition bekämpft. Ein Teil der Anlagen brannte ab. In Nachtangriffen wurden durch Seeflugzeuge am 27./28. Juli die Flugplatzanlagen auf Imbros, in der Nacht vom 23. zum 24. September auf Lemnos und in der Nacht vom 25. zum 26. September auf Thasos mittels Spreng- und Brandbomben zum Teil in erheblichem Umfange zerstört. Besonders gute Trefferergebnisse erzielten die aus Vizeflugmeister Liphardt und Flugobermatrose Kaestl sowie die aus Leutnant d. Res. Philipp und Flugobermatrose Ilgenstein bestehenden Besatzungen. Jedoch ging es auch nicht ohne eigene Verluste ab. Außer zwei Flugzeugen mit ihren Besatzungen, die am 18. Juli infolge Kollision beim Minensuchen in der Dardanelleneinfahrt abstürzten, verlor die Seeflugstation Tschanak durch feindliche Bombentreffer auf einen Zeltschuppen in der Nacht vom 28. zum 29. Juli einen türkischen Offizier und vier Mannschaften sowie vier Seeflugzeuge.

Der Führer der Wasserflieger-Abteilung, Korv.-Kapitän z. D. Goltz, wurde im Juli 1918, unter Beibehalt dieser Stellung zum Inspekteur des osmanischen Marineluftfahrwesens ernannt. Hiermit wurden ihm auch die türkische Seeflugschule in St. Stefano und die türkischen Seeflugstationen Smyrna und Batum unterstellt.

Trotz aller materiellen und personellen Schwierigkeiten hat die deutsche Wasserflieger-Abteilung mit Unterstützung von türkischem Hilfspersonal durch äußerste Einsatzbereitschaft der Flugzeugbesatzungen und treue Pflichterfüllung des technischen und sonstigen Bodenpersonals ihre verantwortungs-

volle Aufgabe der Luftaufklärung an den Dardanellen wie auch am Bosporus und an der Südküste von Kleinasien[1]) erfolgreich erfüllt.

Die Verteidigung verstärkte im Jahre 1918 auch ihre artilleristische und Minenabwehr und traf alle Vorbereitungen, um einen neuen Durchbruchversuch erfolgreich abweisen zu können. Für zwei 28 cm-Geschütze von „Torgut Reis" wurden im Sed ul Bahr-Abschnitt die Baugruben ausgehoben. Für den Gefahrfall wurden Minen bereitgestellt, die in mehreren dafür vorgesehenen Sperren geworfen werden sollten. Nicht unbedenklich war der Personalmangel. Im Juli 1918 fehlte den Artillerie-Regimentern bei einer Etatsstärke von 10 500 Mann etwa ein Viertel. Mit dem vorhandenen Personal ließen sich die Batterien zwar besetzen, es mangelte aber an Ergänzungsmannschaften für Ausfälle, die bei einem längeren Angriff zu erwarten waren. Noch viel ungünstiger stand es bei der Infanterie, den Pionieren und den Baubataillonen. Von einer Gesamtsollstärke von 22 782 Mannschaften der Festung waren nur 14 000 vorhanden. Die Verpflegung wurde im allgemeinen als gut bezeichnet, wenn auch die Mannschaften nur zweimal in der Woche je 100 g Fleisch erhielten.

Die Kriegsmüdigkeit machte sich hier wie auch an der bulgarischen Front bemerkbar. Die deutsche Oberste Heeresleitung konnte es nicht unterlassen, sich mit der Lage der beiden Verbündeten im Südosten eingehend zu befassen. Die große Frühjahrsoffensive im März 1918 „Die Große Schlacht in Frankreich" hatte zwar gewaltige taktische Erfolge gehabt, das strategische Ziel, die englische Armee von der französischen zu trennen, war jedoch nicht erreicht. Den Krieg durch einen Sieg schnell zu beenden, war nicht mehr möglich. Die Oberste Heeresleitung glaubte damit rechnen zu müssen, daß von seiten der Gegner Maßnahmen ergriffen werden würden, um einen der Verbündeten, bei dem der schwächste Widerstand zu erwarten war, zum Erliegen zu bringen, Bulgarien oder die Türkei. Ein erneuter Vorstoß gegen die Dardanellen wurde in den Bereich der Möglichkeit gezogen. Als Anreiz hierzu schien der Umstand maßgebend, daß durch Besetzung von Sewastopol eine Anzahl russischer Kriegsfahrzeuge — vom Großkampfschiff bis zum U-Boot — in deutsche Hand gefallen war. Die Engländer waren berechtigt, anzunehmen, daß diese schnellstens in Dienst gestellt werden würden und daß dann eine Bedrohung der Blockadeflotte vor den Dardanellen möglich werden würde. Der türkische Botschafter in Berlin wies den Admiralstab darauf hin, daß die Engländer ähnlich wie

[1]) Zur Fernaufklärung über Cypern und zur Nahaufklärung vor dem Golf von Alexandrette war im Oktober 1917 in Mersina eine Seeflugstation durch die Wasserfliegerabteilung errichtet worden.

Siehe Bd. I S. 353.

bei den Sperrversuchen gegen Zeebrügge unter künstlichem Nebel gegen die Dardanellen handstreichartig vorgehen könnten.

Der Chef des Admiralstabes forderte am 24. Mai 1918 den türkischen Flottenchef und den Oberbefehlshaber der Meerengen zur Stellungnahme auf zu der Frage, wie sie die Aussichten für einen Versuch des Einbruchs der Entente in die Dardanellen und einen Vorstoß nach Konstantinopel beurteilten. Dabei sollten folgende Punkte besonders berücksichtigt werden:

1. Der Durchbruch wird nur von Seestreitkräften versucht.
2. Gleichzeitig mit dem Eindringen von Seestreitkräften in die Dardanellen werden auf beiden Seiten starke Landungstruppen angesetzt, um die Seebefestigungen vom Rücken aus zu nehmen und dadurch den Seestreitkräften die Durchfahrt durch die Meerenge zu erleichtern.
3. Gebrauch von künstlichem Nebel und von Gasmunition seitens des Feindes und deren Rückwirkung auf die Verteidigung.
4. Wodurch ist eine Verstärkung der Verteidigung möglich?

Das türkische Flottenkommando beurteilte die Frage dahin, daß eine überraschend und taktisch geschickt mit genügenden Kräften und technischen Hilfsmitteln angesetzte Durchbruchsunternehmung gute Aussicht auf Erfolg haben würde. Es war dies der gleiche Standpunkt, den der englische Chef des Stabes, Kommodore Keyes, bereits gegen Ende 1915 vor dem Abbruch der Kämpfe auf Gallipoli in seinem Plan zum Ausdruck gebracht hatte, der damals aber von der englischen Admiralität abgelehnt worden war.

Der Oberbefehlshaber der Meerengen, Admiral v. Usedom, sprach sich folgendermaßen aus:

„Die Kampfkraft der Festung, wie sie im März 1915 war, hat durch die im Laufe der letzten Jahre neu aufgestellten Batterien und durch die vorgenommenen Umarmierungsarbeiten, durch taktisch günstiger gelegte Sperren, durch besser geschultes Personal und durch Abhaltung von Schießübungen wesentlich gewonnen. Ein mit gleichen Seestreitkräften wie 1915 unternommener und in ähnlicher Weise angelegter Angriff auf die Dardanellen wird daher wie jener mit Sicherheit scheitern. Zu den vom Admiralstabe erwähnten Punkten wird folgendes ausgeführt:

„Zu 1.: Setzt der Gegner sehr starke Seestreitkräfte zur überraschenden Forcierung an, und braucht er mit der Größe der Verluste nicht zu rechnen, so kann ein Durchbruchsversuch gelingen. Mit dem einmaligen Durchbruch ist indessen für die Blockadeflotte noch nicht alles gewonnen. Selbst wenn sie sämtliche Batterien an beiden Ufern niedergekämpft hat, würden immer noch die hinter den ersten Höhenrücken aufgestellten Steilfeuerbatterien sowohl die Rückfahrt hindern, als die Durchbringung des für die Flotte notwendigen Trosses erheblich erschweren. Da eine derartige

Unternehmung keiner großen Vorbereitungen bedarf, die in nicht weiter Entfernung von der Meerenge getroffen werden können, so muß mit der Möglichkeit eines überraschenden Durchbruchversuchs gerechnet werden.

„Zu 2.: Ist der Feind in der Lage, gleichzeitig mit dem Angriff der Seestreitkräfte eine größere Landung an einer oder an beiden Seiten außerhalb der Einfahrt zu unternehmen, dann liegen die Verhältnisse für die Verteidigung ungünstig. Er kann, wenn ihm die Landung gelingt, die türkischen Werke im Rücken fassen und sich gleichzeitig in den Besitz des Hinterlandes setzen, wodurch auch die Benutzung der Steilfeuerbatterien nach dem Durchbruch illusorisch wird. Zu solchen Landungen gehören aber große Truppenmengen und gewaltige Vorbereitungen. Landungen durch fest aufgestellte Batterien abzuwehren, ist nur möglich, wenn die Landungsplätze bekannt, oder deren nur wenige sind. Gut aufgestellte bewegliche Truppen müssen das ihrige tun. Zur Zeit sieht es damit schwach aus. Da die Vorbereitungen auf eine Landung aber sehr umfangreich und auch zeitraubend sein müssen, werden sie nicht verborgen bleiben, und es wird demnach Zeit sein, für die Heranziehung größerer Truppenmengen zu sorgen.

„Zu 3. Bei dem im Sommer im Gebiet der Dardanellen vorherrschenden N-Wind verspricht die Verwendung künstlichen Nebels für den Angreifer nicht viel Erfolg. Bei S-Wind, der selten, dann aber meistens stark weht, sind Landungen an den Außenküsten ausgeschlossen. Trotzdem muß damit gerechnet werden, daß eine zum Angriff anlaufende Flotte oder einzelne, sich den Küstenwerken nähernde Fahrzeuge sich des Nebels bedienen. Für die Außenwerke der Festung sind Gasmasken vorhanden.

„Zu 4. Aus vorstehendem geht hervor, daß sich die Verteidigungsmaßnahmen in erster Linie gegen einen Durchbruchsversuch zu richten haben werden. Die Verstärkung der Verteidigungsmittel erfolgt andauernd, so weit es die zur Verfügung stehenden kärglichen Mittel gestatten. Von außerordentlichem Wert ist es, möglichst frühzeitig von den Vorbereitungen auf einen feindlichen Flottenangriff Kenntnis zu erhalten. Dies kann durch zuverlässige Agentennachrichten und durch weit ausgedehnte Erkundungsflüge der eigenen Flieger geschehen. Die Vermehrung der Flugzeuge im Bereich der Festung ist daher notwendig. Eine wesentliche Verstärkung der Verteidigung wird in der Verlegung weiterer U-Boote nach Konstantinopel erblickt. Dies ist die Waffe, die einer einlaufenden Flotte gegenüber den besten Erfolg verspricht und schon durch das Bekanntwerden ihres Vorhandenseins den Gegner von einem Durchbruchsversuch abhalten wird. Schwimmende Batterien werden gegen einen Durchbruchsversuch ebenfalls von großem Nutzen sein, wenn sie stark armiert, gut besetzt und rechtzeitig an den Stellen verankert sind, an denen sie gebraucht werden sollen. Die

am besten dazu geeignete Stelle ist die erweiterte Bucht nördlich der Nagara-Spitze, wo im Frühjahr 1915 die Verwendung S. M. S. „Goeben" und der türkischen Linienschiffe geplant war. Verankerte Schiffe in den Dardanellen sind aber der indirekten Beschießung und den Angriffen von Luftstreitkräften und namentlich von U-Booten ausgesetzt. Die gegen letztere ausgelegte doppelreihige Netzsperre bietet wegen der Wassertiefen und der großen Stromgeschwindigkeit keine volle Sicherheit."

Wenn auch beide Befehlshaber die Erfolgsaussichten eines erneuten Durchbruchsversuches verschieden beurteilten, so waren sie doch in bezug auf die Möglichkeit eines erneuten Angriffs auf die Dardanellen einig, und daß man auf einen solchen vorbereitet sein müsse. Der Chef des Stabes des türkischen Großen Hauptquartiers, Generalmajor v. Seeckt, stimmte dieser Auffassung zu und betonte, daß der drohenden Gefahr durch Steigerung der Abwehrkraft der Festung Rechnung getragen werden müsse. Allerdings sei die Türkei nicht in der Lage, für den Fall eines für möglich gehaltenen Angriffs dauernd stärkere Truppenmengen an den Dardanellen bereit zu halten. Man könne aber damit rechnen, daß die Landungsvorbereitungen des Gegners so früh erkannt werden würden, daß die an anderen Stellen befindlichen Reserven rechtzeitig zum Auffangen des Stoßes an der Meerenge heranzuschaffen wären. Zur Abwehr eines unvermuteten Durchbruches müßten die artilleristischen und sonstigen Verteidigungsmittel, so weit es die vorhandenen Kräfte gestatteten, ausgebaut werden.

Am 8. Juni 1918 erschien vor den Dardanellen ein großer Dampfer, der westlich Tenedos Minen auszulegen schien. Flugzeuge bestätigten dies wenige Tage später und stellten bei den Inseln Mavro, Phido und Tenedos mehrere neue Sperren fest. Nach der Ansicht des Oberkommandos der Meerengen, die auch dem türkischen Großen Hauptquartier gegenüber zum Ausdruck gebracht wurde, sollten diese Minen das Auslaufen von Streitkräften aus den Dardanellen verhindern. Einen feindlichen Angriff hielt das Oberkommando nach Lage der Sperren nicht mehr für wahrscheinlich (Karte 10).

In der Heimat wurde die Abnahme der Widerstandskraft der Türkei mit Sorge betrachtet. Wenn jetzt die feindliche Flotte in kurzem Entschluß noch einen kühnen Vorstoß gegen die Dardanellen machen und ihr der Durchstoß gelingen würde, schien eine Katastrophe unvermeidlich zu werden. Den Mittelmächten würde damit der Weg nach Asien verschlossen werden, und im weiteren Verlauf konnte ihnen auch die Seeherrschaft im Schwarzen Meer genommen werden.

Zur Besprechung dieser Fragen fand am 23. und 24. Juli 1918 in

Berlin eine Besprechung zwischen Admiralstab, Reichsmarineamt und den Chefs der Stäbe des Oberkommandos der Meerengen und des türkischen Flottenkommandos statt.

Die deutsche Oberste Kriegsleitung wollte ein Urteil darüber abgegeben haben, ob es möglich sein würde, auch nach Abschluß eines Sonderfriedens der Türkei, mit den an den Meerengen verfügbaren deutschen Streitkräften einen Überrumpelungsversuch zu vereiteln. Hierbei tauchte dann weiter die Frage auf, ob auch nach dem Fall der Dardanellen die Seeherrschaft im Schwarzen Meer deutscherseits durch Absperrung des Bosporus aufrechterhalten werden könnte.

Der Admiralstab erklärte es für ausgeschlossen, eine feindliche Flotte längere Zeit an der Durchfahrt durch den Bosporus zu hindern, wenn es ihr gelungen war, die Durchfahrt durch die Dardanellen zu erzwingen. Der Admiralstab sah daher die Hauptaufgabe der Marinebefehlshaber in der Türkei darin, die Dardanellen unter allen Umständen zu halten.

Die deutsche Oberste Heeresleitung hielt es dagegen für denkbar, auch nach dem Fall der Dardanellen zunächst durch deutsche Streitkräfte die Küstenwerke auf dem europäischen Ufer des Bosporus zu besetzen und so lange zu halten, bis man sie nach Eintreffen bulgarischer Hilfe wieder fest in die Hand bekommen hätte. Der Bosporus könne dann durch schweres Steilfeuer für den Gegner gesperrt und ihm die Ausfahrt in das Schwarze Meer verwehrt werden.

Den örtlichen deutschen Armee- und Marinebefehlshabern war jedoch die Unmöglichkeit, den Bosporus gesperrt zu halten, wenn der Gegner die Dardanellen bezwungen hatte, durchaus klar. Die Verteidigung der Meerenge konnte durch feindliche Truppen, die bei Konstantinopel gelandet wurden, schnell in schwere Bedrängnis kommen. Zudem gab man sich hinsichtlich der Hilfe durch bulgarische Truppen keiner Selbsttäuschung hin, denn man wußte, daß die bulgarische Front kaum noch imstande war, sich gegen die Streitkräfte der Entente zu halten.

Um aber den Anschauungen der Obersten Heeresleitung Rechnung zu tragen, wurde es nötig, eine Sperrung des Bosporus gegen Eindringen von Süden her vorzusehen. Ferner waren Maßnahmen zu treffen, das europäische Ufer des Bosporus bis zum Eintreffen von Verstärkungen halten zu können; das Flottenkommando mußte sich darauf einrichten, den Stützpunkt für die Seestreitkräfte, namentlich soweit es Instandsetzungsmittel und Vorratsergänzung betraf, von Konstantinopel nach Sewastopol zu verlegen.

Diese erweiterten Kriegsaufgaben bedeuteten aber einen erheblichen Mehrbedarf an Personal. In Sewastopol standen 1500 Mann Marine-

personal zur Verfügung, die zur Indienststellung des russischen Linienschiffs „Wolja", von fünf Zerstörern und einer Anzahl kleinerer Fahrzeuge und U-Boote der russischen Schwarzen-Meer-Flotte dienen sollten. Bis dieser Plan ganz durchgeführt war, und die Schiffe eine kriegsbrauchbare Ergänzung der Seestreitkräfte bildeten, mußten aber Monate vergehen.

Bei Besprechung dieser Fragen in Berlin wurde von dem Chef des Stabes des Oberkommandos der Meerengen, Kapitän zur See Kettner, eine Auskunft darüber verlangt, weshalb trotz der großen Materialbeute in Sewastopol noch immer Minen aus Deutschland angefordert würden. Die Antwort ergab, daß erbeutetes Kriegsminenmaterial, selbst wenn es unbeschädigt vorgefunden wurde, nicht ohne weiteres Verwendung finden konnte. Die Übernahme, Handhabung und kriegsmäßige Verwendung fremder Minen bedingen genaue Kenntnis und Sicherheit im Umgehen mit ihnen. Selbst ein Minen- und Torpedopersonal, das, wie das in Konstantinopel befindliche, jahrelang gezwungen gewesen war, russische angetriebene oder aufgefischte Minen für den eigenen Gebrauch wieder wurffähig zu machen, bedurfte eingehender Bedienungsvorschriften und langer Übung, um das neue Minenmaterial richtig handhaben zu können. Die weitere Herausfendung von Carbonitminen aus Deutschland wurde daher nicht eingestellt.

Admiral v. Usedom unternahm auf den Bericht seines Chefs des Stabes hin sofort die nötigen Schritte, um die geforderte Verteidigungsbereitschaft des Bosporus einzurichten. In seinem hierüber an den Admiralstab eingereichten Bericht wies er nachdrücklich darauf hin, daß er ebenso wie der Admiralstab der Ansicht sei, daß die Gewähr für die jetzt an den Meerengen zu lösenden Aufgaben einzig und allein im Halten der Dardanellen läge. Fielen diese, so sei die vollständige Unterbindung des Verkehrs von Europa nach Asien für die Mittelmächte die unvermeidliche Folge. Die Möglichkeit der Verteidigung und Sperrung des Bosporus sei durchaus zweifelhaft, wenn der Gegner Wert darauf lege, den Durchbruch zum Schwarzen Meer zu erzwingen. Dementsprechend müsse alles, was an Kräften freigemacht werden könne, in erster Linie für die Dardanellenverteidigung eingesetzt werden. Der Admiral erklärte, daß das Oberkommando die Leistungsfähigkeit der ihm unterstellten deutschen Marineteile bis zum äußersten anspannen werde, um das durchzusetzen.

Admiral v. Usedom wies aber auch gegenüber der von der deutschen Obersten Heeresleitung angedeuteten Möglichkeit der Aufrechterhaltung der Bosporus-Sperrung durch bulgarische Hilfe nachdrücklich darauf hin, daß die Behauptung der türkischen Meerengen gegen den Willen der Türkei oder auch nur ohne ihre Beteiligung an der Verteidigung ein Ding der Unmöglichkeit sei. Obwohl die deutschen Marinebefehlshaber an den

Meerengen selbstverständlich entschlossen waren, auf dem befohlenen Posten auszuharren, konnte der Versuch, die Verteidigung mit deutschen Seestreitkräften und Marineteilen am Lande allein oder mit der sehr fragwürdigen bulgarischen Hilfe, nach der auf der Erfahrung von vier Kriegsjahren beruhenden Meinung des kriegserprobten Admirals, nur mit der Vernichtung des dazu angesetzten Personals endigen, ohne daß das Ziel erreichbar war.

Gelinge es dem Gegner, berichtete der Admiral weiter, bei einer Landung den Küstenschutz zu überrennen und sich in den Besitz der Batterien der Dardanellen-Festung zu setzen, so könne er mit einem vollen Erfolg eines gleichzeitigen Durchbruchversuchs zur See rechnen. Bei festem Widerstand der türkischen Truppen und bei einer damit erreichbaren Abweisung eines Landungsversuchs könne dagegen mit dem Gelingen eines Überfalls nicht gerechnet werden, und auch in dem für den Gegner günstigsten Falle werde die Landung stets durch schwere Opfer erkauft werden müssen.

Vermöge der Gegner sich zu beiden Seiten der Dardanellen festzusetzen, so sichere er sich den Besitz der Wasserstraße und damit die freie und für die Durchführung seiner weiteren Unternehmungen unbedingt erforderliche Verbindung zwischen seinen Stützpunkten Saloniki und Mudros und den nach dem Marmara-Meer eingedrungenen Seestreitkräften, während im anderen Falle auch nach dem Gelingen des Durchbruchs der Flotte der Nachschub durch die noch in türkischer Hand befindlichen, verdeckt aufgestellten Batterien verhindert oder wenigstens gestört werden könne. Das Niederkämpfen dieser Batterien von See oder von der Meerenge aus werde der Feind niemals erreichen. Für die weiteren gegen den Bosporus gerichteten Unternehmungen des Gegners sei es von einschneidender Bedeutung, ob ein erheblich geschwächter, von seinen rückwärtigen Verbindungen größtenteils abgeschnittener, oder ein von Verlusten nicht betroffener Gegner, dessen Nachschub gesichert sei, vor Konstantinopel erschiene.

In dem Bericht des Admirals v. Usedom war aber auch zum Ausdruck gebracht, daß die erweiterte, im Juni durchgeführte Minensperrung der Dardanelleneinfahrt durch die Engländer einen gewaltsamen Durchbruchversuch des Gegners unwahrscheinlich mache.

Voller Spannung, was die nahe Zukunft für die im schweren Ringen stehenden Mittelmächte bringen würde, verging der Sommer 1918. Trotz der immer größer werdenden Not und des Mangels an Material und Verpflegung blickten das Oberkommando und die ihm unterstellten Verbände, vor allem die Festung Dardanellen, voll Zuversicht den kommenden Ereignissen entgegen. Da brach im September 1918 die bulgarische Front infolge der Offensive der Entente zusammen, und nach Abdankung

des Königs sah sich die bulgarische Regierung genötigt, mit den Feinden einen Waffenstillstand abzuschließen. Die Lage wurde für die Türkei sehr schwierig, da nun der unmittelbare Balkanweg für alle Materialtransporte wegfiel und nur der Seeweg von Rumänien über das Schwarze Meer übrig blieb. Die türkische Oberste Heeresleitung traf bei der stark veränderten Kriegslage Maßnahmen zur Verteidigung der Hauptstadt, für den Fall, daß im Golf von Saros eine feindliche Landung erfolgen würde. Von besonderer Bedeutung war hierbei der Kampf um die Dardanellen und das eiserne Festhalten dieser Schlüsselstellung zum Türkischen Reich. Die Einfahrt wurde durch die für den äußersten Fall vorgesehenen Minensperren verseucht, und alle Vorbereitungen für eine Verteidigung bis zum letzten Mann und Geschütz wurden getroffen. Aber trotz der anfänglich sehr zuversichtlichen Stimmung des türkischen Kabinetts, das zunächst den Kampf auch nach dem Fall Bulgariens fortsetzen wollte, trat bald ein Umschwung ein. Am 12. Oktober 1918 trat das bisherige Kabinett, das bis zum Schluß treu an dem Bündnis mit Deutschland festgehalten hatte, zurück, und die neue Regierung bemühte sich um einen Waffenstillstand, der am 1. November unterzeichnet wurde. In den Verhandlungen setzten die türkischen Unterhändler gegen anfänglichen starken Widerstand der Engländer und Franzosen durch, daß den deutschen Truppenteilen freier Abzug aus der Türkei zugestanden wurde.

Vom Oberkommando waren für den Abtransport schon eingehende Befehle erlassen, so daß die Durchführung auf keine Schwierigkeiten stieß. Soweit das Material nicht mitgenommen werden konnte, wurde es den türkischen Dienststellen übergeben, bis auf einige Seeflugzeuge, die auf dem Luftwege nach Sewastopol zur Verstärkung der dortigen Seeflugstation überführt wurden.

So verließ das Oberkommando der Meerengen, Admiral à la suite v. Usedom mit den deutschen Offizieren und Mannschaften, am 1. November 1918 die Türkei, um über Rußland in die Heimat zurückzukehren.

Mehr als vier Jahre hat das Oberkommando der Meerengen treue Wacht an den Schicksalsstraßen des Türkischen Reiches gehalten. Als im August 1914 das Sonderkommando die Heimat verließ, hat man in der Heimat nicht voraussehen können, daß die Meerengen, und in erster Linie die Dardanellen, dereinst einer der wichtigsten Schwerpunkte der Gesamtkriegführung werden würden. Auch der Chef der Mittelmeerdivision hat damals wohl kaum angenommen, daß die Dardanellen für den Verlauf des

Krieges eine so ungeheure Bedeutung erlangen würden. Sein ursprünglicher Antrag auf Herausſendung von Personal[1]) ist so zu werten, daß er die Meerengen in erster Linie als Basis für seine Flottenunternehmungen betrachtete und als solche gesichert wissen wollte.

So wie sich die Kriegslage später entwickelte, wirkte sich der Entschluß, den Admiral v. Usedom mit der Aufgabe der Sicherung der Meerengen zu betreuen, sehr glücklich aus. Seine Persönlichkeit war für diese schwierige, sehr viel Takt erfordernde Stelle denkbar geeignet und als Admiral, zugleich in der Stellung à la suite des Kaisers, genoß er in den türkischen Militärkreisen und innerhalb der türkischen Regierung sehr bald großes Ansehen. Als im Laufe der Jahre die militärische und wirtschaftliche Lage der Türkei immer schwieriger wurde, war es von besonderer Bedeutung, daß Admiral v. Usedom von Anfang an die ganze Entwicklung mitgemacht hatte und nun in der Lage war, auch unter manchmal fast verzweifelt erscheinenden Umständen entscheidend einzugreifen und durch den Einsatz seiner Persönlichkeit den sinkenden Mut wieder zu beleben. Es muß als sehr glücklich bezeichnet werden, daß in der Person des Oberbefehlshabers kein Wechsel vorgenommen ist, während Anfang September 1917 der Flottenchef, Vizeadmiral Souchon, durch Vizeadmiral v. Rebeur-Paschwitz ersetzt wurde[2]). Dies wurde auf der türkischen Flotte um so mehr empfunden, als in dieser Zeit die materiellen Schwierigkeiten immer mehr anwuchsen, und Vizeadmiral Souchon es in meisterhafter Weise verstanden hatte, bei seiner Flottenführung den eigenartigen Verhältnissen des Orients Rechnung zu tragen, und unter diesen besonderen Umständen von seinen Besatzungen mit Recht für unersetzbar gehalten wurde.

Die Meerengen — die Schicksalsstraßen des Türkischen Reiches, die Dardanellen — ein Brennpunkt des Großen Krieges. Rückblickend möge erinnert werden, daß der Anteil der Kaiserlichen Marine an den Kämpfen um diese Schlüsselstellung ausschlaggebend gewesen ist.

Am 6. August 1914 faßt der Chef der deutschen Mittelmeerdivision, Konteradmiral Souchon, den kühnen Entschluß, gegen die ausdrückliche Weisung aus der Heimat, sich über den Befehl, nicht nach Konstantinopel zu gehen, hinwegzusetzen und in die Dardanellen einzulaufen[3]). Seine Tat ist eine der stärksten Ursachen zum Zusammenbruch der russischen Front geworden.

[1]) Siehe S. 4.
[2]) Siehe Band I S. 315.
[3]) Über die Vorgeschichte dieses Befehls siehe Band I S. 14.

Von englischer Seite wird hierzu folgendes Urteil abgegeben[1]):

„Zwischen solchen widerstreitenden Tatsachen wird ein schwacher schwankender Mann zusammenbrechen und sich dem überlegenen Schicksal beugen, aber eine starke Persönlichkeit erhebt sich über sich selbst, gewinnt neuen Mut und einen klaren Blick, wählt den gefährlichsten Weg, beschließt kühn zu siegen, verachtet die Gefahr und blickt allein vorwärts zum Triumph. Dies ist die Art von Führern, denen gewöhnlich der Sieg beschieden ist, denn er verdient es zu siegen, weil er sich weigert, die Niederlage anzunehmen. Zu dieser Art von Männern gehörte Admiral Souchon."

Admiral v. Usedom erkennt nach der Übernahme des Oberfehls über die Meerengen klar die Bedeutung der Dardanellen für den Verlauf des Krieges. Er sieht voraus, daß Engländer und Franzosen alles daran setzen werden, die Öffnung dieses Zuganges zum Schwarzen Meer zu erzwingen. Die Küstenverteidigung, mit dem Personal der deutschen Marine, bringt den Versuch zum Scheitern. Während der Landkämpfe auf Gallipoli greift die Festung Dardanellen immer wieder aktiv und erfolgreich ein, ferner sichert die Marine den Nachschub und sorgt für Beschaffung von Munition. Kapitän zur See Pieper ist in der Munitionsbeschaffung die treibende Kraft[2]). Die aus der Heimat entsandten deutschen U-Boote bringen auch der Landfront eine wesentliche Entlastung.

Die verständnisvolle Mitarbeit und der tapfere Einsatz des türkischen Bundesgenossen in allen seinen Dienstgraden und Dienststellungen ermöglichen es den deutschen Führern und den Mannschaften der Marine, die ihnen gestellte Aufgabe zu erfüllen und unbesiegt die Türkei zu verlassen.

Eindrucksvoll tritt bei der Beurteilung des gewaltigen Kampfes um die Meerengen hervor, daß *die Führung entschied und nicht das Material*, in einem Ausmaß, wie sich dies selten in der Geschichte findet. Doch darf daneben nicht vergessen werden, daß der größte Teil der englisch-französischen Angriffsflotte aus Schiffen der zweiten Kampflinie bestand, da *die deutsche Hochseeflotte England zwang, die wertvollsten Bestandteile seiner großen Flotte in der Heimat zu lassen*. Dieser Fernwirkung ist es daher mit zuzuschreiben, daß der Kampf um die Meerengen mit einem glorreichen Siege der deutsch-türkischen Waffen geendet hat.

---

[1]) Chatterton, Dardanelles Dilemma 1935 S. 27.

[2]) Siehe Band I Anlage 3 S. 387 ff.

Personenverzeichnis.

A.

Abdul Hamid, türk. Sultan 2.
Ahmed Hamdi, türk. Kapitänleutnant 146.
d'Amade, franz. General 80, 117.
v. Arnim, Korvettenkapitän 66, 121.
Arnold, Korvettenkapitän 202.
Asquith, engl. Erstminister 44.
Augagneur, franz. Marineminister 43.

B.

Balfour, engl. Minister 39, 45.
Behnke, Maschinist 28.
Bieler, Oberleutnant z. S. 108.
Birdwood, engl. Generalmajor 78, 79, 113, 114, 162, 163.
Brandt, Leutnant z. S. 156.
Bronsart v. Schellendorff, Generalmajor 46.
Buchanan, engl. Botschafter in St. Petersburg 38, 65.
Frhr. v. Buddenbrock, Oberleutnant z. S. 205.
Busse, Korvettenkapitän 10.

C.

Carden, engl. Vizeadmiral 20, 24, 30, 39 ff., 47, 48, 52, 55, 59, 72 ff., 81.
Carls, Kapitänleutnant 66.
Churchill, Erster Lord der engl. Admiralität 36 ff., 44, 45, 99, 106.
Conn, Korvettenkapitän 142, 172.
Croneiß, Oberleutnant 189, 191, 203, 205.

D.

Dschawid, türk. Finanzminister 6.
Dschemal Pascha, türk. Marineminister 6, 23.
Dschewad Bei, türk. Generalmajor 8, 46, 61, 84, 142.

E.

Eberhard, russ. Admiral 103, 126.
Ellendt, Kapitänleutnant d. R. 145, 174.
Enver Pascha, türk. Kriegsminister 5, 6, 8, 9, 18, 19, 23, 46, 48, 62, 119, 141, 144, 154, 170.

F.

Frhr. v. Fircks, Kapitänleutnant 70, 71.
Firle, Kapitänleutnant 151.
Fisher, I. Seelord d. engl. Admiralität 37, 39, 40, 44, 45, 106.
Frege, Oberleutnant z. S. 20.

G.

Gärtner, Flugobermatrose 190, 201.
Gehl, Torp.-Kapitän z. D. 27, 29, 138.
Frhr. v. d. Goltz, Generalfeldmarschall 10, 102.
Goltz, Korvettenkapitän z. D. 189, 206.
Grey, engl. Minister 45.
Guépratte, franz. Admiral 53, 59, 67, 80, 81, 86, 109, 110, 117.

H.

Hafis Nasmi, türk. Minenkapitän 69, 70.
Hagendorf, Kapitänleutnant d. R. 199.
Halil, türk. Minister d. Äußeren 6.
Hamilton, engl. General 76, 77, 80, 104 ff., 114, 117, 161, 162.
Haus, österr. Admiral 46.
Hayes-Sadler, engl. Kapitän z. S. 81.
Hassan Mewsuff, türk. Batteriekommandeur 93.
v. Heimburg, Oberleutnant z. S. 148.
Herschel, Kapitänleutnant d. R M. A. 186.
Hersing, Kapitänleutnant 152.
Herzig, Matrose 148.
Hoefer, Kapitänleutnant d. R. 146.
Humann, Korvettenkapitän 8.

I.

Ilgenstein, Flugobermatrose 206.
Ismael Hakki Pascha, türk. Generalintendant 144, 198.

J.

Jackson, engl. Admiral 40.
v. Janson, Korvettenkapitän 8, 33, 142, 172, 173.
Jansen, Flugobermaat 139.
Jansen, Flugobermaat 139. 49, 166.

K.

Kaestl, Flugobermatrose 206.
Keppler, Flugmaat 190, 201.
Kettner, Kapitän z. S. 212.
Kitchener, Lord 38 ff., 45, 78, 79, 162, 163.
Koch, Kapitänleutnant d. R. 181.
Koltschak, russ. Vizeadmiral 176.
Krieger, Leutnant z. S. 156.
Krüger, Flugobermaat 190.
v. Kühlwetter, Kapitän z. S. z. D. 4, 8, 11.

L.

Liebmann, Kapitänleutnant z. D. 140.
Liman v. Sanders, General, Chef d. dtsch. Militärmission in d. Türkei 10, 102, 112, 118, 154, 159.

Limpus, engl. Konteradmiral 2, 6.
Liphardt, Vizeflugmeister 206.
Lloyd George, engl. Minister 39.
Lorey, Korvettenkapitän 121.

M.

v. Mackensen, Generalfeldmarschall 160.
Mark Kerr, engl. Konteradmiral 36.
Meinicke, Leutnant 185, 203.
Merten, Vizeadmiral z. D. 4, 8, 11, 19, 20, 35, 46, 57, 84, 142.
Monasterev, russ. Korvettenkapitän 128.
Monro, engl. General 162, 163.
Müller, Flugobermaat 190.
Mustapha Kemal, türk. Oberstleutnant 114, 158, 159.
Mustapha Oglu Mehmed, türk. Unteroffizier 61.

N.

Natz, Oberleutnant d. R. M. A. 52.
Nicolai, Oberst 112, 120.
Nikolai Nikolajewitsch, Großfürst, russ. Oberbefehlshaber 38, 43, 44.
Nitzsche, Kapitänleutnant 164, 171.

O.

Oliver, engl. Admiral 40.

P.

Philipp, Leutnant d. R. 206.
Pieper, Kapitän z. S. 29, 142, 216.
Popp, Leutnant z. S. d. R. 206.

R.

v. Rebeur-Paschwitz, Vizeadmiral 215.
Reclam, Kapitän z. S. 128, 142.
Reeder, Marineingenieur 69.
Reuß, Heinrich XXXVII., Prinz, Oblt. z. S. 101, 147, 148.
de Robeck, engl. Vizeadmiral 47, 48, 53, 55, 57, 60, 67, 77, 80, 81, 90, 104 ff., 109, 111, 126, 163, 168.
Roger Keyes, engl. Konteradmiral 74, 89, 90, 92, 98, 105, 106, 163, 208.
Rosentreter, Kapitänleutnant 121.

S.

Said Halim, Prinz, türk. Großwesir 5, 6, 23.
v. Seeckt, Generalmajor 210.
Schack, Vizeadmiral z. D. 21.
Schefky Bei, türk. Oberstleutnant 8.
Schneider, Kapitänleutnant 66, 83, 101.
Schubert, Leutnant d. R. 168, 173, 174, 185, 191, 202, 205.
Sebelin, Oberleutnant z. S. 108.
Semmler, Leutnant z. S. d. R. 201.
Serno, Oberleutnant 83, 101.
v. Sodenstern, Oberstleutnant 112.
Souchon, Vizeadmiral 2, 4, 7 ff., 18, 23, 56, 102, 121, 147, 215, 216.

T.

Talaat, türk. Minister d. Inneren 5, 6, 23.
Thiele, Steuermannsmaat 139.
Thursby, engl. Konteradmiral 110, 114.
v. Tippelskirch, Kapitänleutnant 121, 146.
v. Tirpitz, Großadmiral 9.

U.

v. Usedom, Admiral, Chef d. Sonderkommandos 4, 7 ff., 18, 20 ff., 26, 29, 33, 35, 39, 46, 48, 51, 54 ff., 72, 84, 118 ff., 142, 143, 151, 153, 156, 160, 184, 199, 201, 208, 212 ff.
v. Usedom, Leutnant z. S. 156, 165.

V.

Venizelos, griech. Ministerpräsident 35, 47, 64.

W.

Wahlen, Oberleutnant z. S. d. R. 179.
v. Wangenheim, Frhr., dtsch. Botschafter 4.
Weber, Generalmajor 3.
Wehrle, Oberstleutnant 14, 17, 46, 47, 53, 54, 58, 84, 88, 97, 119, 164.
Weimann-Bischoff, Korvettenkapitän z. D. 17.
Wemyß, engl. Konteradmiral 48, 51, 77, 80, 106, 109, 163.
Werdier, Steuermannsmaat 168.
Widmann, Flugmaat 205.
Wilson, engl. Admiral 45.
Woermann, Leutnant z. S. 46, 49.
Wolfram, Leutnant z. S. 156.
Wossidlo, Korvettenkapitän 17, 68, 87, 94, 142, 147, 183.

Sachverzeichnis.

A.

Achi Baba 118, 123, 158.
„AE 2", austral. U-Boot 135, 150.
Adrianopel 38, 46, 160.
„Agamemnon", engl. Linienschiff 43, 50, 52, 60, 66, 68, 81, 86, 95, 110, 111, 119.
Ägäisches Meer 11, 71.
Ägypten 107, 109.
„Albion", engl. Linienschiff 53, 57, 67, 81, 88, 109, 110, 116, 117.
Alexandrette 37, 39.
Alexandrien 37.
„Amethyst", engl. Kl. Kreuzer 58, 67, 72, 74, 75, 110.
Anatoli-Fener 178, 182, 194.
Anatoli Hamidie, Fort 13, 17, 68, 69, 81, 84 ff., 90, 93, 94, 97, 98, 111, 149.
Anatoli Kawak, Batterie 15, 17, 175.
Anatoli Medschidie, Fort 13, 41, 82.
„Angora", engl. Hilfsschiff 174.
Ari Burnu, 122 ff., 152, 158, 164, 168.
„Ark Royal", engl. Flugzeugmutterschiff 110.
„Askold", russ. Kreuzer 109, 110, 117, 119, 152.

B.

„B 11", engl. U-Boot 28, 30, 107, 131.
„Bacchante", engl. Panzerkreuzer 110.
Baschika-Bucht 16, 58, 111.
„Basra", türk. Torpedoboot 199.
Batum 206.
Beikusch, Batterie 29, 85, 94, 95.
„Berk", türk. Kreuzer 32, 33.
Biserta 30.
„Bithynia", österr. Dampfer 143.
„Blenheim", engl. Zerstörerbegleitschiff 75.
„Bouvet", franz. Linienschiff 48, 49, 52, 81, 82, 86 ff., 93, 98.
„Breslau", Kl. Kreuzer 2, 21, 32, 174, 176, 178, 196, 201, 202, 204.
Büjük Liman, Batterie 15.
Bulair, Befestigungen 41, 64, 104, 105.
„Burek Reis", türk. Kanonenboot 204.

C.

„Canopus", engl. Linienschiff 39, 59, 65, 72, 81, 82, 110.
„Casablanca", franz. Minenleger 138.
„Charlemagne", franz. Linienschiff 53, 81, 82, 86, 110, 119.
Chios 71.
„Chios", Dampfer d. dtsch. Levante-Linie 141.
„Colne", engl. Zerstörer 92.
„Corcovado", Dampfer der H.-A.-L. 11.
„Cornwallis", engl. Linienschiff 48, 53, 59, 60, 65, 74, 81, 82, 110, 114, 116, 117, 119.

D.

Dardanos, Fort 13, 40, 41, 53, 57 ff., 67 ff., 85, 87, 93, 95, 97, 98, 111.
„Dartmouth", engl. Kl. Kreuzer 110.
Degurmen Burnu, Fort 13, 41, 56.
„Djahun", türk. Dampfer 137.
„Doris", engl. Kl. Kreuzer 110.
„Dublin", engl. Kl. Kreuzer 52, 56, 60, 87, 110.
„Durak Reis", türk. Kanonenboot 33.

E.

„E 2", engl. U-Boot 140, 149.
„E 7", engl. U-Boot 140, 147, 148, 150.
„E 11", engl. U-Boot 136, 137, 140.
„E 12", engl. U-Boot 140.
„E 14", engl. U-Boot 135, 136, 140, 204.
„E 15", engl. U-Boot 107, 150.
„E 20", engl. U-Boot 150.
Eregli 169, 182.
Erenköi 16, 54, 69, 86, 102.
Erenköi-Bucht 11, 14, 47, 55, 57, 69, 76, 86, 88, 90, 91, 93, 99.
„Ernest Rénan", franz. Panzerkreuzer 119.
Ertogrul, Fort 13, 24, 25, 48 ff., 56.
Eski Hissarlik 102, 120.
„Euryalus", engl. Panzerkreuzer 109, 114.

F.

„Faraday", franz. U-Boot 28.
Feodosia 23.
Fil Burnu, Batterie 15.

G.

Gaba Tepe 41, 112, 113, 117, 120, 155, 164, 203.
„Gairet", türk. Torpedoboot 103.
Galata, Flugstation 191.
Gallipoli-Halbinsel 12, 17, 35, 37, 39, 43, 59, 66, 79, 80, 82, 104 ff., 126, 131, 132, 149, 151 ff., 170, 171, 191, 203, 216.
„Gaulois", franz. Linienschiff 48, 52, 59, 80, 86, 87, 93, 98.
„General", Dampfer der D. O. A. L. 7, 11.
„Goeben", Schlachtkreuzer 2, 3, 21, 32, 34, 41 ff., 102 ff., 127, 174 ff., 201 ff., 210.
„Goliath", engl. Linienschiff 110, 152.
Goldenes Horn 16, 26, 30, 179, 181.

„Grampus", engl. Zerstörer 107.
„Graßhopper", engl. Zerstörer 54.
„Güldschemal", türk. Transportdampfer 136.

H.

Haifa 39.
„Haleb", türk. Dampfer 141.
„Hamidie", türk. Kreuzer 32.
„Hamid Abad", türk. Torpedoboot 198, 199.
„Hassan Mewsuf-Batterie" 167.
„Heireddin Barbarossa", türk. Linienschiff 17, 29, 46, 56, 66, 67, 119, 121, 135, 137, 140.
„Henri IV", franz. Linienschiff 104, 110, 117, 119.

I.

Imbros 48, 65, 70, 155, 167, 168, 172, 186 ff., 201, 202, 205, 206.
„Imperatriza Maria", russ. Linienschiff 128, 175.
„Implacable", engl. Linienschiff 73, 104, 110, 114.
„Indefatigable", englischer Schlachtkreuzer 24, 43.
„Indomitable", englischer Schlachtkreuzer 24.
„Inflexible", engl. Schlachtkreuzer 43, 47, 48, 50, 65, 81, 82, 86, 89, 93, 95, 98, 101.
Intepe 53, 54, 60, 61, 119, 120, 155 ff., 166, 167.
„Intiba", türk. Minenleger 146, 204.
„Irmingard", türk. Dampfer 181.
„Irresistible", engl. Linienschiff 52, 55 ff., 65, 81, 88, 90 ff., 98.
„Issa Reis", türk. Kanonenboot 31, 130, 199.
„Ispahan", türk. Dampfer 141.

J.

„Jauréguiberry", franz. Linienschiff 110, 117.
Jawus-Batterie 165, 166, 168.
„Jeanne d'Arc", franz. Kreuzer 110, 117.
„Jed", engl. Zerstörer 92.
Jenischehir 60, 61, 71, 117, 120, 155, 156, 165, 169, 185, 202.
„Jesgar", türk. Kanonenboot 174, 175.
„Joule", franz. U-Boot 136, 150.

K.

„Kagul", russ. Kreuzer 194.
Kap Helles 111, 120, 173.
Kap Karos 191.
Kap Kefes 14, 18, 58, 68, 74, 81, 82, 87, 90, 91, 107, 111, 112, 185.
Kap Teke 114, 117, 166, 168, 171, 173, 188.
Kawak 169, 182, 193.
Kefken, Bucht 169, 196.
Kephalo-Bucht 186, 188, 199.
Ketschili Liman, Batterie 15.
Kilia-Bucht 56, 188.
Kilid Bahr, Fort 13, 47, 66, 94, 97, 121.
Kilid Bahr 14, 77, 85, 110.
Kirte 17, 118.
„Kisil Irmik", türk. Dampfer 32, 33.
Kodscha Dschemendag 118, 158.
Konstantinopel 2, 5 ff., 17, 26, 29, 34 ff., 40 ff., 50, 57, 62 ff., 79, 124, 126, 136, 143, 160, 169, 170, 186, 189, 190, 193, 204, 208, 209, 211.
Konstanza 176, 183, 198.
Korfu 204.
„Krab", russ. U-Boot 128, 176.
Krim 32.
Kum Kale 16, 54, 60, 61, 111, 117, 119, 120.
Kum Kale, Fort 13, 24, 25, 48, 50, 52, 53, 55, 58, 61, 62, 70, 155, 204.
„Kütachja", türk. Torpedoboot 179, 199.

L.

„Latouche Tréville", franz. Kreuzer 110.
Lemnos 47, 78, 101, 105, 107, 167, 172, 189 ff., 201, 205, 206.
„Lilli Rickmers", dtsch. Dampfer 3, 141.
„London", engl. Linienschiff 104, 110.
„Lord Nelson", engl. Linienschiff 43, 68, 81, 95, 109 ff., 117.

M.

Madschiar, Batterie 16.
Maidos 17, 66, 112, 121, 123.
„Mahmud Schewket Pascha", türk. Dampfer 140.
„Majestic", engl. Linienschiff 39, 53, 54, 57, 60, 67, 81, 88, 107, 108, 110, 119, 152.
„Malatia", türk. Kanonenboot 179, 200.
Malta 30, 43, 46, 89.
„Manica", engl. Fesselballonschiff 110.
„Mariotte", franz. U-Boot 138, 150.
Marmarameer 11, 12, 23, 41, 42, 73, 79, 103, 105, 107, 109, 112, 128, 130, 131, 134 ff., 144, 149, 151, 163, 213.
Mavro 205, 206, 210.
Mavromolo, Batterie 15.
Mersina, Seeflugstation 169.
Messina 2.
„Messudieh", türk. Linienschiff 18, 28, 131, 133.
„Minerva", engl. Kreuzer 110.
Morto-Bucht 114, 116, 117, 120, 152.
„Muavenet", türk. Torpedoboot 151, 152.
Mudros-Bucht 47, 48, 51, 77, 79, 80, 107, 109, 111, 163, 174, 189, 191, 201, 204, 213.
Mytilene 28.

N.

„Nagara", türk. Dampfer 136.
Nagara 11, 14, 101, 134, 135, 137, 146, 149, 189.
Nagara, Fort 13, 31, 41, 56, 70, 172, 202 ff.
Namasia, Fort 13, 81, 98.
Noworossisk 23.

„Nuribar", türk. Kanonenboot 136.
„Nusrat", türk. Minenleger 30, 31, 69, 70, 99, 100.

O.

„Ocean", engl. Linienschiff 57, 60, 67, 81, 88, 90, 91 ff., 98.
Odessa 23, 104.
Orhanie, Fort 13, 24, 25, 46, 48 ff., 55, 60.

P.

„Panderma", türk. Dampfer 137.
„Pardita", engl. Hilfsschiff 174.
„Patmos", türk. Dampfer 180, 181.
„Peik", türk. Kanonenboot 140.
„Pelenki Deria", türk. Kanonenboot 136.
Pola 46.
„Prince George", engl. Linienschiff 65, 81, 82, 85, 88, 110.
„Prince of Wales", engl. Linienschiff 104, 110.

Q.

„Queen Elizabeth", engl. Linienschiff 43, 47, 52, 65 ff., 80 ff., 90, 92, 94, 95, 104, 105, 109 ff.
„Queen", engl. Linienschiff 73, 104, 110.

R.

„Rhone", türk. Minensuchdampfer 32, 199.
„River Clyde", engl. Dampfer 116, 117, 119.
Rodosto 136, 140.
Rumeli Hamidie, Fort 13, 81.
Rumeli Kawak, Batterie 15.
Rumeli Medschidie, Fort 13, 65, 66, 68, 69, 82, 98.

S.

„Sakis", türk. Dampfer 140.
Saloniki 161, 162, 213.
„Samsum", türk. Minenleger 140.
„Saphir", franz. U-Boot 30, 31, 131, 150.
„Sapphire", engl. Kreuzer 109, 110.
Sari-Bair 114.
Sari-Siglar-Bucht 1, 28, 82.
Sarosgolf 112, 166, 185, 190, 214.
„Savoia", franz. Kreuzer 110.
„Scham", türk. Dampfer 141.
Schwarzes Meer 3, 4, 11, 12, 23, 31 ff., 38, 50, 126, 128, 183, 193, 199 ff., 210 ff., 216.
„Scorpion", engl. Zerstörer 107.
Sed ul Bahr 17, 54, 116, 117, 119, 120, 122, 123, 151, 202.
Sed ul Bahr, Fort 13, 24 ff., 48, 52, 53, 56, 57, 60 ff., 70, 124, 155, 166, 168, 171, 187, 204.
Sewastopol 23, 34, 180, 207, 211, 212, 214.
Sigindere 120.
Siratasch, Batterie 15.
„Sivri Hissar", türk. Torpedoboot 101.
Skamander (Mendere) 16, 53, 120.
Skyros 71.
Smyrna 24, 71, 110, 138, 206.
„Stambul", Dampfer der dtsch. Levante-Linie 137.
St. Stefano, Seeflugschule 169, 206.
Stenia 16, 102.
Suandere 58, 111, 123, 134.
„Suffren", franz. Linienschiff 24, 48, 53, 59, 81, 86, 87, 98.
„Sultan Hissar", türk. Torpedoboot 135.
Sunguldak 32 ff., 127, 133, 169, 178, 180, 182, 183, 196.
Suvla-Bucht 158, 159, 162, 164, 168, 185, 189.
„Swiftsure", engl. Linienschiff 59, 81, 88, 90, 91, 109, 114.

T.

„Talbot", engl. Kreuzer 110.
„Tasch Keuprü", türk. Kanonenboot 145, 174.
Telli, Haubitzbatterie 16.
Telli Tabia, Batterie 16.
„Tenedos", Dampfer der dtsch. Levante-Linie 141.
Tenedos 20, 24, 48, 49, 55, 65, 70, 83, 87, 88, 92, 101, 155, 167, 168, 172, 185, 186, 205, 206, 210.
Thasos 205, 206.
„Timur Hissar", türk. Torpedoboot 70, 71, 151.
„Torgut Reis", türk. Linienschiff 18, 29, 46, 56, 121, 137.
Trapezunt 34, 137.
„Triad", engl. Jacht 110.
„Triumph", engl. Linienschiff 48, 53, 57, 81, 82, 85, 88, 107, 110, 119, 152.
Troja 93.
Tschanak 3, 4, 11, 14 ff., 40, 47, 53, 69, 70, 72, 83 ff., 101, 119, 121, 134, 151, 152, 167, 169, 185 ff., 190, 192, 202, 205, 206.
Tschimenlik, Fort 13, 81, 84, 87, 94, 97, 138, 147, 189.
„Turquoise", franz. U-Boot 133, 134, 149, 150.

U.

„U 21", 152.
„UB 8", 152.
„UB 14", 148.
„UB 46", 181.
„UC 13", 174.

V.

Varna 183, 199.
„Vengeance", engl. Linienschiff 47 ff., 53, 55, 75, 81, 88, 92, 110, 119.
„Vérité", franz. Linienschiff 24.

W.

„Wear", engl. Zerstörer 90, 91.
„Wolja", russ. Linienschiff 212.

X.

Xanthi, Seeflugstation 169, 191, 192.

Z.

„Zohaf", türk. Kanonenboot 135, 136.

Der Krieg zur See 1914—1918

Bisher sind folgende Bände erschienen:

Herausgegeben von der Kriegswissenschaftlichen Abteilung (zugleich Forschungsanstalt) der Marine. Verantwortliche Leiter der Bearbeitung: Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. Eberhard von Mantey und Vizeadmiral Kurt Aßmann.
Das geschichtlich und politisch bedeutende Unternehmen, das von keiner anderen Veröffentlichung der kriegführenden Staaten über den Seekrieg übertroffen werden kann, wendet sich an das deutsche Volk. Es errichtet zugleich ein unvergängliches Denkmal der unsterblichen Taten auf allen Meeren jenen Helden, die in stolzer Hoffnung auf Deutschlands Zukunft und Größe freudig ihr Leben einsetzten. Für den Aufbau des Gesamtwerkes, dessen textlicher Inhalt durch ein reiches und vorzügliches Kartenmaterial ergänzt wird, ist die Einteilung nach Kriegsschauplätzen gewählt worden.

Der Krieg in der Nordsee

Band I—V, bearbeitet von Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. O. Groos.

I. Von Kriegsbeginn bis Anfang September 1914
2., durchgesehene Auflage. Mit 61 Karten, Tabellen u. Anlagen. (Fehlt zur Zeit)

II. Von Anfang September bis November 1914
Mit 38 Skizzen, Karten, Tabellen und Anlagen. RM 8,55, Halbleinen RM 11,25, Ganzleinen RM 12,15, Halbleder RM 15,75.

III. Von Ende November 1914 bis Anfang Februar 1915
Mit 30 Skizzen, Karten, Tabellen und Anlagen. RM 11,25, Halbleinen RM 13,95, Ganzleinen RM 14,85, Halbleder RM 18,—.

IV. Von Anfang Februar bis Ende Dezember 1915
Mit 46 Skizzen, Karten, Tabellen und Anlagen. RM 9,—, Ganzleinen RM 12,60, Halbleder RM 15,75.

V. Von Januar bis Juni 1916. Die Seeschlacht vor dem Skagerrak
2 Bände. Mit 81 Skizzen, Karten, Tabellen und Anlagen in einem besonderen Kartenband. (Fehlt zur Zeit)

VI. Von Juni 1916 bis Frühjahr 1917
Bearbeitet von Admiral a. D. Walter Gladisch. Mit 37 Skizzen. RM 8,40, Ganzleinen RM 11,50, Halbleder RM 14,50.

Der Krieg in der Ostsee

I. Von Kriegsbeginn bis Mitte März 1915
Bearbeitet von Korvettenkapitän a. D. R. Firle. 2., durchgesehene Auflage. Mit 12 meist mehrfarbigen Karten. (Fehlt zur Zeit)

II. Das Kriegsjahr 1915
Bearbeitet von Fregattenkapitän Rollmann. Mit 8 Karten und 26 Skizzen. RM 11,70, Ganzleinen RM 15,30, Halbleder RM 18,90.

III. (Schlußband) Die Kriegsjahre 1916—1918
Bearbeitet von Fregattenkapitän Rollmann. (In Vorbereitung)

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN

Der Krieg zur See 1914—1918

Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern

Band I und II, bearbeitet von Generaladmiral Dr. phil. h. c. Raeder.

I. Das Kreuzergeschwader
2., durchgesehene Auflage. Mit 10 meist mehrfarbigen Karten sowie vielen Skizzen, Tabellen und Anlagen. RM 12,60, Halbleinen RM 15,30, Ganzleinen RM 16,20, Halbleder RM 19,80.

II. Die Tätigkeit der Kleinen Kreuzer „Emden", „Königsberg" und „Karlsruhe"
Mit einem Anhang: Die Kriegsfahrt des Kleinen Kreuzers „Geier". Mit 10 meist mehrfarbigen Karten. RM 9,90, Ganzleinen RM 13,50, Halbleder RM 16,65.

III. Die deutschen Hilfskreuzer
Bearbeitet von Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. Eberhard von Mantey. Mit 51 Skizzen RM 8,40, Halbleinen RM 10,40, Ganzleinen RM 10,50, Halbleder RM 14,50.

Der Krieg in den türkischen Gewässern

Bearbeitet von Konteradmiral a. D. H. Lorey.

I. Die Mittelmeer-Division
Mit 20 Karten, 35 Skizzen und 5 Anlagen. RM 13,05, Ganzleinen RM 16,65, Halbleder RM 20,25.

Die Kämpfe der Kaiserlichen Marine in den Deutschen Kolonien

Erster Teil: Tsingtau. Zweiter Teil: Deutsch-Ostafrika.
Mit 4 Karten und 17 Textskizzen. RM 7,50, Halbleinen RM 9,80, Ganzleinen RM 11,—, Halbleder RM 14,—.

Der Handelskrieg mit U-Booten

Bearbeitet von Konteradmiral a. D. Spindler.

I. Vorgeschichte
Mit 34 Anlagen, 6 Textskizzen und 2 Tabellen. RM 8,75, Ganzleinen RM 12,25, Halbleder RM 15,—.

II. Das Kriegsjahr 1915
Mit zahlreichen Karten und Skizzen. RM 12,—, Halbleinen RM 15,—, Ganzleinen RM 16,25, Halbleder RM 19,—.

III. Oktober 1915 bis Januar 1917
Mit 16 Karten und 12 Skizzen. RM 12,—, Halbleinen RM 15,—, Ganzleinen RM 16,25, Halbleder RM 19,—.

IV. 1. Februar 1917 bis 31. Dezember 1917 (In Vorbereitung)

Die Überwasserstreitkräfte und ihre Technik

Bearbeitet von Kapitän z. S. (Ing.) Paul Köppen. RM 10,35, Ganzleinen RM 13,95, Halbleder RM 17,10.

VERLAG E.S. MITTLER & SOHN / BERLIN

Weitere wichtige Werke zur
Seekriegsgeschichte und Seekriegsführung

Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges

Ein Buch für den Seemann, Soldaten und Staatsmann. Von Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. Otto Groos. Mit Geleitwort von Großadmiral v. Tirpitz. RM 7,65, in Ganzleinen RM 9,90.

Das Unterseeboot

Seine Bedeutung als Teil einer Flotte, seine Stellung im Völkerrecht, seine Kriegsverwendung und seine Zukunft. Von Admiral a. D. Bauer, vor dem Kriege Chef der I. Unterseebootsflottille, im Kriege Führer der Unterseeboote bis Sommer 1917. Mit einem Bildnis des Großadmirals v. Tirpitz. RM 6,—, gebund. RM 7,20.

Die Seestrategie des Weltkrieges

Von Vizeadm. a. D. Wolfgang Wegener. Mit einer Textskizze. RM 2,70.

Die ausgebliebene Seeschlacht

Die englische Flottenführung 1911—1915. Von Dr. Paul Sethe. RM 4,80, gebunden RM 5,80.

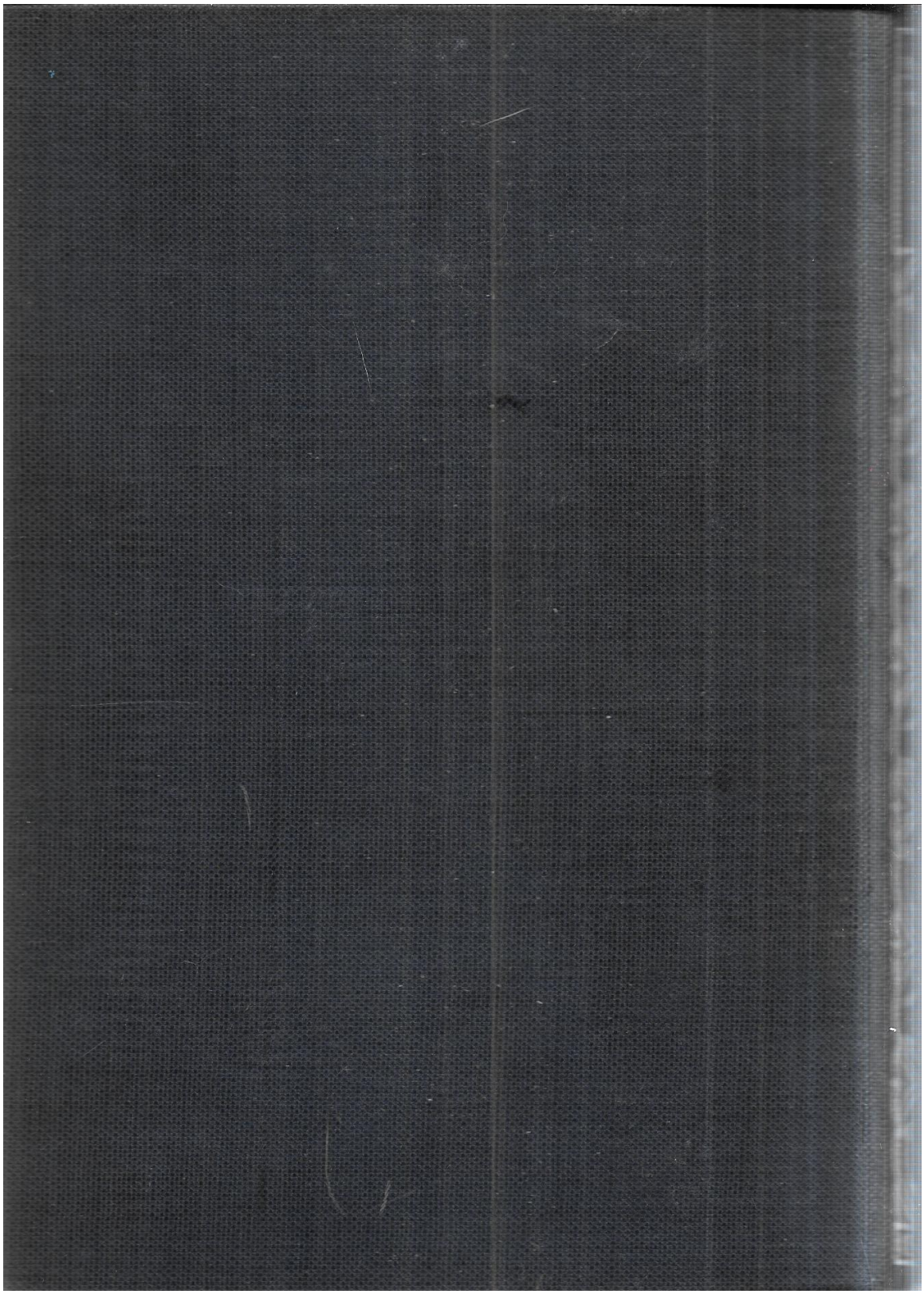
Seeschlachten-Atlas

Eine Einführung in die Lehre vom Seekriege. Von Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. Eberhard v. Mantey. 2. Auflage. Mit 18 Tafeln und 18 Skizzen. Geb. RM 5,—.

Schwere Seestreitkräfte

Fahrten und Kämpfe 1914-1918. Von Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. Eberhard v. Mantey. Mit 26 zweifarb. Gefechtsskizzen. RM 2,—.

Neuzeitliche Seekriegführung

Von Ernst Wilhelm Kruse. Mit einem Geleitwort von Admiral a. D. Walter Gladisch. Mit 17 Abbildungen auf Tafeln und 10 Skizzen im Text. Kartoniert RM 2,—.

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN